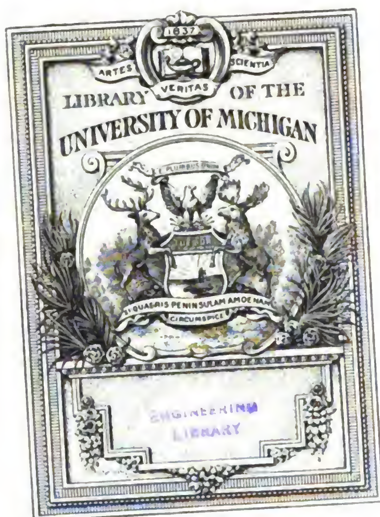

1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

PARIS. — IMPRIMERIE ET FONDERIE DE FAIN,
RUE RACINE, N°. 4, PLACE DE L'ODÉON.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, ORDONNANCES ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

1re. SÉRIE.

1832.

Tome II

A PARIS,

CHEZ CARILIAN-GŒURY, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

QUAI DES AUGUSTINS, N°. 41.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, ORDONNANCES ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

(N° XCI.)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses. — Retraites et décès.

Ordonnance du 15 janvier 1832.

MM. Couturat et Cabrol, ingénieurs ordinaires, sont élevés au grade d'ingénieur en chef; ils continueront à être chargés, le premier, du service du Rhin et du canal du Rhône au Rhin, entre Strasbourg et le Rhin, le second, du service de la navigation du Tarn.

Décisions diverses.

29 *décembre* 1831. — MM. Duleau et Genieys sont chargés du service municipal de la ville de Paris. Ce service continuera à être divisé de la manière suivante :

1°. M. Duleau sera chargé spécialement des services des canaux, des égouts, et en général de tous les travaux d'assainissement.

2°. M. Genieys sera spécialement chargé de toute la

partie de ce service qui concerne les eaux de la Seine et des sources, ainsi que de la distribution des eaux de l'Ourcq dans Paris.

7 *mars* 1832. — M. Mordret, ingénieur en chef du département de l'Oise est placé dans celui de l'Eure, et M. Couderc jeune, ingénieur en chef du département de l'Eure est placé dans celui de l'Oise.

1er. *janvier* 1832. — M. de Lagallisserie, aspirant ingénieur, est attaché au service municipal de Paris, sous les ordres de M. Duleau.

11 *janvier* 1832. — M. Robin, ingénieur ordinaire est placé dans le département de Seine-et-Marne, à Melun.

1er. *février* 1832. — M. Leguay, ingénieur ordinaire, est attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

8 *février* 1832. — M. Fortin, ingénieur ordinaire, est chargé d'un arrondissement dans le département d'Indre-et-Loire, à la résidence de Tours, en remplacement de M. Goubeau.

18 *février* 1832. — M. Goubeau, ingénieur ordinaire, est chargé d'un arrondissement dans le département de la Charente, à la résidence d'Angoulême.

7 *mars* 1832. — M. Gigot, élève ingénieur est placé dans le département de l'Eure à Pont-Audemer.

Retraites.

Ingénieur admis à la retraite :

M. Girard, ingénieur en chef de 1re. classe, à dater du 1er. janvier 1832

Décès.

MM. Bruyère, inspecteur général, décédé le. . . . 31 décembre 1831.
Pouzols, inspecteur divisionnaire honoraire. . . 13 octobre 1831.
Didon, ingénieur ordinaire. . . . . 23 février 1832.

(N°. XCII.)

ÉTAT GÉNÉRAL
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES
AU 1er. MARS 1832.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

M. le Comte d'ARGOUT ⁂, *Pair de France*, *Ministre secrétaire d'état*, rue de Varennes, n°. 26.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

M. BÉRARD ⁂, *Conseiller d'état*, *Membre de la Chambre des députés*, *Directeur général*, rue des Saints-Pères, n°. 24.

Nota. Le directeur général des ponts et chaussées et des mines donne des audiences particulières lorsqu'on lui en adresse la demande par écrit, en indiquant l'objet dont on désire l'entretenir.

BUREAUX DE LA DIRECTION GÉNÉRALE.

Nota. Les bureaux ne sont ouverts au public que le samedi, de deux heures à quatre heures. On ne peut y entrer les autres jours sans un rendez-vous des chefs de division.

Secrétariat général.

Ouverture et enregistrement des dépêches, leur analyse, leur distribution dans les divisions; dépôt des lois et des ordonnances du roi; archives; dépenses intérieures de l'administration; mesures générales.

M. de Cheppe ⁂, chef de division.
M. Béjot, sous-chef.

MM. Thirion, rédacteur.
Noël, expéditre. aux archives.
Duplessis, expéditionnaire.

MM. Caulet, expéditionnaire.
Géraldy, *idem.*
Rigo, *idem.*

Personnel.

Nomination, destination et mouvement des ingénieurs du corps royal des ponts et chaussées et du corps royal des mines, des conducteurs, gardes-canaux, éclusiers, etc., des officiers et maîtres de port, des agens du service extérieur de l'approvisionnement de Paris en combustibles.

Personnel des employés de l'administration.

Règlement des frais de voyages et de tournées; indemnités, pensions de retraite, secours, etc.

Ecoles des ponts et chaussées et des mines; école des mineurs de Saint-Étienne.

Déserteurs condamnés aux travaux publics, etc., etc.

MM. de Cheppe ⁂, chef de divison.
L'Homme, sous-chef.

MM. Panet, rédacteur.
Bizé, *idem*.
de Lasteyrie, *idem*.
Le Noble, commis d'ordre.

MM. Monsel, expéditionnaire.
Munick, *idem*.
Girard, *idem*.

Dépôt des cartes et plans.

MM. Vallot S. ⁂, ingénieur en chef, directeur.
Du Brena ⁂, chef.

MM. Barabé, dessinateur.
Leclerc, *idem*.

M. Grangez, dessinat., commis d'ordre.

Routes et ponts.

M. de Rouillac O ⁂, chef de division.

Bureau septentrional.

Comprenant les 1re., 2e., 3e., 4e., 5e., 13e., 14e. et 15e. inspections divisionnaires.

M. Goujon, sous-chef.

MM. Laleu, commis d'ordre, réd^r^.
de Nombret, rédacteur.
Thomas, *idem*.

MM. Garousse, expéditionnaire.
Gauthier (Adolphe), *idem*.

Bureau méridional.

Comprenant les 6e., 7e., 8e., 9e., 10e., 11e. et 12e. inspections divisionnaires.

MM. Boulage, chef.
Bigarne, sous chef.

MM. Heudelet, rédacteur.
Azémar, commis d'ordre, *idem*.

MM. Duplessix, expéditionnaire.
Lagarrigue, *idem*.

Navigation.

M. de Lagallisserie ⁂, chef de division.

Premier bureau.

Navigation naturelle et artificielle, fleuves et rivières, canaux navigables, desséchement de marais, ports maritimes de commerce, phares et fanaux, digues et travaux à la mer.

MM. Ravinet, chef.
de Cheppe (Ch.), sous-chef.

MM. Perrin, rédacteur.
Thomas (Aug.), *idem*.
Goguel, *idem*.

MM. Pilorge, commis d'ordre. exp.
Langlumé, expéditionnaire.
Besnard, surnuméraire.

Deuxième bureau.

Approvisionnement de Paris en combustibles; bacs, bateaux, moulins et usines.

M. Marchal, chef.

MM. Planterre, rédacteur.
Chahuet, *idem*.

MM. Ledeschault, commis d'ordre.
Planterre fils, expéditionn^re^.

Mines.

Mines, minières, carrières, hauts-fourneaux, forges et autres usines, redevances, etc.

MM. de Cheppe, ✠ chef de division.
Salomon, chef de bureau.
Jabineau, sous-chef.

MM. de Chevannes, rédacteur.
Teinturier, *idem*.
Laurent (Ch.), commis d'ordre.

MM. Denne-Baron, expéditionnaire.
Laurent fils, *idem*.

Comptabilité.

Distribution mensuelle des fonds affectés aux travaux; examen et liquidation des comptes et états de situation; tenue des livres et correspondance y relative; comptabilité du personnel, des retraites et pensions, caisse de l'administration, etc., etc.

MM. Langlois ✠, chef de division.
Marin, sous chef.

MM. Moynier ✠, rédacteur-liquidat.
Paquier, réd., teneur de livres.
Oudan, *idem*.
Feine, redacteur, caissier.
Fournier, rédacteur, teneur de liv.

MM. Gilbert, teneur de livres.
Lebreton, expéditionnaire.
Simonet, *idem*.
Dufrenne, *idem*.

Secrétariat du Conseil général des ponts et chaussées.

MM. Piffre, commis d'ordre.
Potey, expéditionnaire.

MM. de Bruslart, expéditionnaire.

Secrétariat du Conseil général des mines.

M. Michel, expéditionnaire.

Conseils judiciaires de l'administration.

MM. Delalleau, avocat à la Cour royale, rue de Condé, n°. 1.
Lelong, avoué près le tribunal de première instance, rue Neuve-Saint-Eustache, n°. 39.

Employés en retraite.

MM. Noms.	Grades et emplois.	Résidences.	Départemens.
Auvray.	rédacteur.		
Beurard.	biblioth. de l'école des mines.	Paris.	Seine.
Biberon.	expéditionnaire.	Versailles.	Seine-et-Oise.
Bollot.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Boudet.	chef de bureau.	Caussadc.	Lot.
Buirette.	expéditionnaire.	Angoulême.	Charente.
Carouaille ✠.	rédacteur.		
Cadet de Chambine ✠.	chef de division.		
Chahuet.	commis d'ordre.		
Chartier.	rédacteur.		
Dabadie.	*idem*.	Paris.	Seine.
De Heppe ✠.	chef de division.		
De Heppe (Laur.).	expéditionnaire.		
Delacroix.	rédacteur.		
Desmeurs.	sous-chef.		
Difiore.	*idem*.		
Dutuiau.	expéditionnaire.		

Noms.	Grades et emplois.	Résidences.	Départemens.
Fortin.	dessinateur.	Paris.	Seine.
Frion.	chef de bureau.	Paris.	Seine.
Gauthier.	sous-chef.	Paris.	Seine.
Gibert.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Gilbert.	*idem*.	Paris.	Seine.
Gros.	*idem*.	Gonesse.	Seine-et-Oise.
Haumont.	*idem*.	Paris.	Seine.
Hébert. ✠	*idem*.	Paris.	Seine.
Kertzen.	commis d'ordre.	Senlis.	Oise.
Languedoc.	liquidateur.	Paris.	Seine.
Laporte.	employé à l'école des mines.	Paris.	Seine.
Lefebvre.	chef de bureau de l'anc. direction gén. des mines.	Paris.	Seine.
Lesieur.	expéditionnaire.	Paris.	Seine.
Poinsot.	*idem*.	Paris.	Seine.
Poncin.	exp. ten. de livres.	Vonecourt.	Haute-Marne.
Poterlet aîné. ✠	chef de division.	Paris.	Seine.
Poterlet jeune.	chef de bureau.	Paris.	Seine.
Poterlet.	expéditionnaire.	Paris.	Seine.
Redot.	chef de bureau.	Paris.	Seine.
Roussel.	sous-chef.	Paris.	Seine.
Trigory.	rédacteur.	Paris.	Seine.
Vancleemputte.	secrétaire de l'école des ponts et chaussées.	Paris.	Seine.

Veuves d'employés.

Noms des veuves.	Noms des maris.	Emploi.
Mesd.	MM.	
Sourdeau.	Beaunier.	chef de division.
Lebreton.	Bille.	rédact.
Bontemps.	Bouchareine.	garçon de bur.
Lemercier	Cairol.	chef de bur.
Ravelet.	Chaudet.	commis d'ordre.
Fouillard.	Creutzer.	dessinat.
Duvernay.	Damas.	rédact.
Michel.	Delaroue.	rédact.
Marchand.	Delorme.	garçon de bur.
Després.	Desclaux.	commis d'ordre.
Davet.	Fauvet.	commis d'ordre.
Bochet.	Feine.	teneur de livres.
Mignot.	Gane.	garçon de bur.
Jourdain.	Gilot.	expédit.
Quevillard.	Houy.	garçon de bur.
De Roufflgnac.	Laureus de Courville.	rédact.
Humbert.	Maloigne.	rédact. (ancienne direction gén. des mines).
Gallocher-Lagalisserie.	Moreau.	sous-chef de bur.
Lecauchie.	Pacoux.	expédit.
Lotz.	Quinot.	rédact.
Hibon de Bagny.	Ravinet.	chef de bur.
Rousseau.	Roger.	rédact.
Jacquet.	Vial.	chef de bur.

PONTS ET CHAUSSÉES.

CONSEIL GÉNÉRAL PRÉSIDÉ PAR M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL.

Nota. MM. les inspecteurs généraux et divisionnaires, présens au Conseil, y prennent rang entre eux dans l'ordre d'ancienneté de nomination.

Inspecteurs généraux.

MM.

Sganzin, ✱ O. ⁂ attaché au département de la marine, rue Montaigne, n°. 18.
Le baron de Prony, ✱ O. ⁂ rue Hillerin-Bertin, n°. 10.
Le chevalier Tarbé de Vauxclairs, ✱ O. ⁂ conseiller-d'état, rue du Grand-Chantier, n°. 4.
Deschamps, ✱ O. ⁂ rue de l'Université, n°. 32.
Dutens aîné ⁂, rue de Grammont, n°. 3.
Bérigny, O. ⁂ rue Royale, n°. 18, au Marais.
Cavenne ⁂, rue de Limoges, n°. 4.
Cahouet, O. ⁂ inspecteur général honoraire, ayant voix délibérative, rue de Choiseul, n°. 1.

Inspecteurs divisionnaires.

MM.

Lamandé, O. ⁂ rue du Regard, n°. 1.
Cormier ⁂, chargé de l'inspection spéciale de la navigation de la Loire, du canal latéral à la Loire de Digoin à Roanné, etc.
Jousselin ⁂, rue du Petit-Lion-Saint-Sulpice, n°. 25.
Cordier ⁂, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, n°. 73.
Lamblardie, ⁂ attaché au département de la marine, rue Montaigne, n°. 18.
Mallet (Ch.) ⁂, rue Taranne, n°. 27.
Vauvilliers ⁂, rue Plumet, n°. 5.
Fèvre ⁂, rue Papillon, n°. 5.
Gorsse ⁂, rue Saint-Dominique, n°. 32.
Polonceau, ⁂, quai Voltaire, n°. 21 *bis*.
Eustache ⁂, rue Bleue, n°. 3 *bis*.
Devilliers du Terrage ⁂, rue S^t^.-Dominique-Saint-Germain, n°. 94.
Favier ⁂, rue du Bac, n°. 34.
Coïc ⁂, rue du Faubourg-Poissonnière, n°. 32.
Letellier ⁂, rue de Beaune, n°. 1.
Cadet de Limay ⁂, rue du Mail, hôtel du Portugal..

M. Legrand O. ⁂, conseiller-d'état, ingénieur en chef, *secrétaire du Conseil*, rue de Grenelle-Saint-Germain, n°. 126.

Ordre de service arrêté par M. le Directeur général des ponts et chaussées et des mines, *pour les tournées des inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées pendant l'année* 1832.

Numéros des Inspections.	DÉPARTEMENS qui composent CHAQUE DIVISION.	ÉPOQUES des Inspections.	INSPECTEURS chargés d'inspecter les divisions en 1832.
1	Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Seine-Inférieure, Eure.	juillet, août, sept.	MM. Devilliers ✠.
2	Nord, Pas-de-Calais, Oise, Somme, Aisne.	*idem.*	Eustache ✠
3	Marne, Haute-Marne, Ardennes, Meuse, Aube.	*idem.*	Jousselin ✠.
4	Meurthe, Moselle, Vosges, Haut-Rhin, Bas-Rhin et le canal du Rhône au Rhin dans le Haut-Rhin, le Bas-Rhin, le Doubs.	*idem.*	Fèvre ✠.
5	Côte-d'Or, Haute-Saône, Saône-et-Loire, Doubs, Jura et le canal du Rhône au Rhin dans la Côte-d'Or et le Jura. . .	avril, mai, juin.	Cordier ✠.
6	Cher, Nièvre, Indre, Creuse, Allier, Puy-de-Dôme, le canal de Berry et le canal du Nivernais dans l'Yonne et la Nièvre, le canal de Berry.	*idem.*	Polonceau ✠.
7	Rhône, Ain, Loire, Ardèche, Drôme, Isère.	*idem.*	Cavenne ✠, insp. gén.
8	Hautes-Alpes, Basses-Alpes, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Gard, Corse, Var.	oct., nov., déc.	Letellier ✠.
9	Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Tarn, Aude, Hérault, Pyrénées-Orientales, Arriège.	*idem.*	Favier ✠.
10	Gironde, Lot-et-Garonne, Dordogne, Landes, Gers, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées.	*idem.*	de Limay ✠.
11	Corrèze, Aveyron, Lot, Cantal, Haute-Loire, Lozère.	*idem.*	Mallet ✠.
12	Charente, Charente-Inférieure, Vienne, Haute-Vienne, Vendée, Deux-Sèvres.	avril, mai, juin.	Vauvilliers ✠.
13	Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Yonne, le canal de Bourgogne dans l'Yonne et la Côte-d'Or.	*idem.*	Lamandé O ✠.
14	Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure, Morbihan, Côtes-du-Nord, Finistère. . . .	*idem.*	Coïc ✠.
15	Calvados, Manche, Orne, Sarthe, Mayenne.	*idem.*	Gorsse ✠.
Inspection de la Loire, des canaux qui s'exécutent dans la vallée de la Loire; le canal latéral de Digoin à Roanne, le canal de l'Authion.	Les onze départemens traversés par la Loire.		Cormier ✠.

Commission des Machines à vapeur.

(*Voir* Mines, pag. 58).

Commission des Phares.

La commission des phares est présidée par M. le directeur général.

MM.
Le contre-amiral Halgan, C. ⁂, attaché au département de la marine.
Sganzin, ✱ O. ⁂ inspecteur général des ponts et chaussées.
Le baron de Prony, ✱ O. ⁂ inspecteur général des ponts et chaussées.
Lamblardie, ⁂ inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Arago O. ⁂, de l'académie des sciences et du bureau des longitudes.
Le baron Rolland, ✱ C. ⁂, inspecteur général des constructions navales.
Le chevalier Tarbé de Vauxclairs, ✱ O. ⁂, conseiller-d'état, inspecteur général des ponts et chaussées.
Mathieu ⁂, de l'académie des sciences et du bureau des longitudes.
Beautemps-Beaupré, ✱ O. ⁂, de l'académie des sciences et du bureau des longitudes.
Fresnel ⁂, ingénieur en chef des ponts et chaussées; *secrétaire de la commission*, rue de Vaugirard, nº. 37.

Commission des Annales des Ponts et Chaussées.

MM.
Le baron de Prony, ✱ O. ⁂ inspecteur général, *Président de la commission*, rue Hillerin-Bertin, nº. 10.
Bérigny O. ⁂, inspecteur général.
Cavenne ⁂, *idem.*
Gorsse ⁂, inspecteur divisionnaire
Devilliers ⁂, *idem.*
Legrand O. ⁂, ingénieur en chef, secrétaire du Conseil général des ponts et chaussées.
Minard ⁂, ing. en chef, inspecteur de l'école des ponts et chaussées.
Navier ⁂, ing. en chef.
Duleau ⁂, *idem.*
Coriolis ⁂, ingénieur ordinaire.
de Cheppe ⁂, chef de division.
Emmery ⁂, ingénieur en chef, *secrétaire de la commission*, rue des Tournelles, nº. 32, au Marais.

Approvisionnement de Paris en combustibles.

MM.
Tiphaine ⁂, commissaire général, rue Notre-Dame-des-Champs, nº. 17.
Leiris, commissaire général adjoint, rue Neuve-Saint-Étienne, près le boulevard Bonne-Nouvelle, nº. 15.

SERVICE ORDINAIRE.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs
	Ain.		
MM. O'Brien, 2 cl.	Pic, 1 cl. Reydellet, 2 cl. Goux, élève.	Bourg. Nantua Bourg.	• Bernard(J.-A.),3 cl. •
	Aisne.		
Raffeneau de Lile ✻, 1 cl.	Lebreton, 2 cl. Cambacérès, 2 cl. Sirodot, asp.	Soissons. Laon Guise.	Sens, 2 cl. Brunet, 3 cl.
	Allier.		
Trudon, 1 cl.	Boucaumont (M.-C.-A.), 2 cl., Belin, 2 cl.	Mont-Luçon. Moulins.	Gueux, 1 cl. Ducrot, 2 cl.
	Alpes (Basses-).		
Laguerenne ✻, 2 cl.	. . . .	Digne.	Ferevoux, 2 cl. Rossi, 1 cl.
	Alpes (Hautes-).		
Lequesne, 2 cl.	Beguin, élève.	Embrun.	Chaix, 2 cl.
	Ardèche.		
Bouvier, 2 cl.	Journet, 1 cl. Jordan, élève.	Aubenas. Privas.	Luyton, asp. Fargier, asp.
	Ardennes.		
Leroy, 2 cl.	. . . . Limousin, 2 cl.	Mézières. Vouziers.	Vannetelle, 3 cl. •
	Ariège.		
Delaporte, 2 cl.	Hubert, 1 cl. Vié, 3 cl.	Foix. Pamiers.	• •
	Aube.		
Lhoste de Moras ✻, 1 cl.	d'Anthenay, 1 cl. Uhrich, 2 cl. Thirion, 2 cl.	Troyes. Bar-sur-Aube. Nogent.	Guesdra, 2 cl. Prévost, asp.
	Aude.		
Ladevèze ✻, 1 cl.	Destrem aîné, 1 cl. Grullet, 1 cl. Geoffroy, 2 cl.	Carcassonne. Narbonne. Castelnaudary.	Sabatié, 2 cl. Lafont, 1 cl.
	Aveyron.		
Mercadier ✻, 1 cl.	Commier, 1 cl. de Bormans, 2 cl.	Villefranche. Rhodez. Milhau.	Heral, 1 cl. Montels, 1 cl. Sabde, 3 cl.
	Bouches-du-Rhône.		
Garella ✻, 1 cl., dir.	Gensolen, 1 cl. Poulle, 1 cl.	Marseille. St.-Remy.	Duboys Dessauzais, 2 cl.
	Calvados.		
Pattu ✻, 1 cl.	Bardel, 1 cl. Pouettre, 1 cl. Quesney, 1 cl.	Bayeux. Honfleur. Vire.	Morel, 3 cl. Harache, 2 cl. Leguelle, 2 cl.

SERVICE EXTRAORDINAIRE.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
MM.	*Aisne et Nord. Canaux de Saint-Quentin et de Crozat.*		
Raffeneau de Lile ✠, 1 cl. d. n., contr. et surv.	Debout, 2 cl. (attaché au concess.)	St.-Quentin.	»
	Allier. Canal latéral à la Loire. (1re. division.) Voir Cher, Loiret et Nièvre.		
Vigoureux ✠, ing. en chef, 1 cl., à Nevers.	Didion, 2 cl.	Digoin.	Fournier, 2 cl.
	Ardennes. Canal des Ardennes.		
Leroy, 2 cl., d. n.	Henry, 2 cl.	Rethel.	Duhal, 3 cl.
	Barré de Saint-Venant, 2 cl.	au Chesne.	Degrez, 2 cl.
	Belanger, 1 cl. (attaché à la Compe.)	Paris.	»
	Aube. Travaux de navigation de la Seine supérieure et de l'Aube.		
Lhoste de Moras ✠, 1 cl., d. n.	Thirion, 2 cl. d. n.	Nogent.	Ogé, 1 cl.
	Uhrich, 2 cl. d. n.	Bar-sur-Aube.	
	Bouches-du-Rhône. Port de Marseille.		
Garella ✠, d. n., 1 cl. dir.	Gensolen, 1 cl., d. n.	Marseille.	Magny, 1 cl.
	Bouches-du-Rhône. Canal d'Arles à Bouc et prolongement jusqu'à Tarascon.		
Garella ✠, 1 cl., dir., d. n. Livache, 2 cl., à Arles.	Poulle, 1 cl., d. n.	St.-Remy.	»

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs
	Cantal.		
Levaillant de Bovent ✠, 1 cl.	Lerouge, 1 cl. de Besson, 1 cl.	Aurillac. St.-Flour.	Becqué, 2 cl. Laperrière de Tesson, 2 cl. Bonat, 3 cl.
	Charente.		
Taillefert, 1 cl.	Duvaux, 1 cl. Goubeau, 2 cl. Mouchelet, 1 cl.	Angoulême. Confolens.	» »
	Charente-Inférieure.		
Dor, 2 cl.	Plessis, 1 cl. Chalumeau, 2 cl.	La Rochelle. Saintes.	Tiron, 3 cl. Laborde, 3 cl. Bertaux, 3 cl.
	Cher.		
Egault ✠, 2 cl.	Buhot, 2 cl.	Bourges.	Bernard (J.), 2 cl. Bourdaloue, 3 cl. Stadelhoffer, 3 cl. Chesneaux, 3 cl.
	Corrèze.		
Spinasse ✠, 2 cl.	Huibratte, 1 cl. Floucaud, 2 cl.	Tulle.	Humbert, 3 cl. Jarlet, aspirant.
	Corse.		
Jouvin, 2 cl.	. . . .	Ajaccio.	Giobergia, 1 cl. Hucherot, 1 cl. Henriot, aspirant.
	Côte-d'Or.		
Hurel ✠, 2 cl.	Hernoux, 1 cl. Darcy, 2 cl.	Dijon.	Belin, 3 cl. Sébille, 1 cl. Bontemps, 2 cl.
	Côtes-du-Nord.		
Lecor ✠, 1 cl.	Morin, 1 cl. Dreppe, 2 cl.	Saint-Brieuc. Guingamp.	» »
	Creuse.		
Callier, 2 cl.	. . . .	Guéret.	Desbeaux, 2 cl.
	Dordogne.		
Cousin, 2 cl.	Guichard, 1 cl. Jégou (Aug.), 2 cl. Vauthier, 1 cl.	Bergerac. Périgueux. Montignac.	Silvestre, 1 cl. Gustin, 1 cl. Marcelat, 3 cl.
	Doubs.		
Goury jeune, ✠ 1 cl.	Vuillet, 1 cl. Parandier, 2 cl. Kornprobst, asp.	Besançon.	Maguin, 1 cl
	Drôme.		
Epailly, 2 cl.	de Montrond, él. Josserand, 1 cl.	Valence. Montelimart.	Dufay, 1 cl. Javelas fils, asp. Javelas (A.), asp.
	Eure.		
Mordret, ✠ 2 cl.	Méry (A.-L.), 2 cl. Petit ✠, 1 cl. Lepère, 2 cl. Gigot, élève.	Evreux. Louviers. Gisors. Pont-Audemer.	Patot-Grancourt, 1 cl. Morin, 2 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
Charente-Inférieure. Ports de la Rochelle, etc. Canal de Niort.			
Lescure-Bellerive, 1 cl.	Potel, 1 cl. Leclerc, 2 cl.	La Rochelle.	Séjourné, 3 cl. Burgaud, 2 cl. Berbudeaux, 3 cl.
Charente-Inférieure. Marais de Rochefort et travaux de la Boutonne.			
Dor, 2 cl. d. n. Masquelez, 2 cl.	. . . .	Rochefort.	Deboisé, 1 cl. Vigier, 3 cl.
Charente-Inférieure. Navigation de la Sèvre. Voir *Deux-Sèvres.*			
Cher, Allier, Indre-et-Loire, Loir-et cher; Canal de Berry.			
d'Haranguier de Quincerot, 2 cl., dir. à Bourges. Dutens jeune, 2 cl. à Bourges. Auniet, 2 cl. à Saint-Amand.	Beaudemoulin, 1 cl. Busche, 2 cl. Jemois, 1 cl. Bailloud, 2 cl. Belliotte, 2 cl.	Tours. Bourges. Sancoins. St.-Amand. Bourges.	Delarue, 1 cl. Piron, 2 cl. Lange, 3 cl. Ojam, 3 cl. Peaudecerf, 3 cl. Lettré, 3 cl. Bataillé, 2 cl. Malude, 3 cl.
Cher. Canal latéral à la Loire (2e. division). Voir *Allier, Loiret et Nièvre.*			
Lejeune, 2 cl, à Orléans.	Vauquelin, 1 cl. Maréchal, 2 cl.	» »	Bossé, 3 cl. Sadet, 3 cl.
Corrèze et Dordogne. Canaux de la Corrèze et de la Vézère.			
»	»	»	»
Côte-d'Or. Canal de Bourgogne. Voir *Yonne.*			
Bonnetat ✠, 1 cl. dir. à Dijon. Lacordaire ✠, 2 cl., à Pouilly en Auxois. Vinard, 2 cl., à Semur.	Payen, 1 cl. Avril 1 cl. Moreau, 2 cl. Perrier, asp.	Pouilly en Auxois. St.-Thibault. Dijon. Pouilly.	Duchesne, 3 cl.
Côtes-du-Nord. Canal de Nantes à Brest. Voir *Finistère, Loire-Inférieure et Morbihan.*			
Lecor, ✠ 1 cl. d. n. de Kermel, 2 cl., à Glomel.	Renaud, 2 cl. Droelling, élève.	Gouarec. St.-Brieuc.	»
Côtes-du-Nord. Canal d'Ille-et-Rance. Voir *Ille-et-Vilaine.*			
Piou ✠, 1 cl., à Rennes.	Méquin, 1 cl.	Dinan.	»
Dordogne. Navigation de la rivière de l'Isle, depuis Périgueux jusqu'à Libourne.			
Thénard, 2 cl., à Abzac.	Delerue, élève.	Montpont.	»
Dordogne. Canaux de la Corrèze et de la Vézère. Voir *Corrèze.*			
»	»	»	»
Dordogne. Étude du projet de navigation de la Dordogne, depuis l'embouchure de la Vézère jusqu'à la limite du département de la Dordogne.			
Cousin, 2 cl., d. n.	Vauthier, 1 cl., d. n.	Montignac.	»

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Eure-et-Loir.		
Moline ✻, 1 cl.	Bétourné j., 1 cl.	Chartres.	Chardeau, 1 cl.
	Guérineau de Bois-Villette, 2 cl.	Châteaudun.	
	Finistère.		
Goury aîné ✻, 1 cl., dir.	Martret-Préville, 1 cl.	Quimper.	de Parcieux, 3 cl.
	Frimot, 1 cl.	Landerneau.	
	Desbordes, asp.	Carhaix.	
	Gard.		
Grangent ✻, 1 cl. dir.	. . . .	Nîmes.	.
	Doyat, 1 cl.	Alais.	.
	Garonne (Haute-).		
Mondot de la Gorce, 2 cl.	Borrel, asp.	Toulouse.	Roziès, 3 cl.
	St.-Guilhem, 2 cl.	Toulouse.	Besaucèle, 3 cl.
	Malaure, élève.	St.-Gaudens.	
	Gers.		
Crassous, 1 cl.	Aurès, 2 cl.	Condom	.
	Husson (N.-F.), 1 cl.	Auch.	.
	Gironde.		
Billaudel ✻, 2 cl.	Regy, 2 cl.	Libourne.	Vignoles, 1 cl.
	Couturier, élève.	Bordeaux.	Sauveroche, 2 cl.
	Deschamps, 2 cl.	Bordeaux.	Frère, 2 cl.
	. . . .	Langon	Chabert, 2 cl.
	Hérault.		
Gaschon, 1 cl.	Raynal, 2 cl.	Montpellier.	Alliez, 3 cl.
	Lemoyne (J.-J.), 1 cl.	Cette.	
	Maffre, 1 cl.	Pezenas.	
	Loysel, 1 cl.	Beziers.	
	Ille-et-Vilaine.		
Blanchard ✻, 1 cl.	Girard, 1 cl.	St.-Malo.	Hirel (Ant.), 1 cl.
	Leguay, 1 cl.	Rennes.	Trevilly, 3 cl.
			Rue, 2 cl.
	Indre.		
Anselin, 1 cl.	Garnier, 2 cl.	Argenton.	Certain, 1 cl.
	de Gayffier, élève.	Issoudun.	Certain (A.), 2 cl.
			Certain fils, 3 cl.
	Indre-et-Loire.		
Eudel ✻, 1 cl.	Dubrac, 1 cl.	Tours.	Pérard de Martinicourt, 2 cl.
	Duffaud, 2 cl.		
	Fortin, 2 cl.		
	Isère.		
Crozet ✻, 1 cl.	Guillaume, 2 cl.	Grenoble.	Chaix-Bourbon, 3 cl.
	Picot, 2 cl.	Grenoble.	Blondel, 1 cl.
	Letocart ✻, 1 cl.	Vienne.	Peyre, 2 cl.
	Siau, 2 cl.	St.-Marcellin.	

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
Côte-d'Or, Doubs, Jura, haut et bas-Rhin, Canal du Rhône au Rhin.			
Division du sud.			
Corne, 2 cl., à Besançon.	. . . .	»	Dornier, 1 cl. Wœlfflé, 2 cl. Karcher, 3 cl.
Division du centre.			
Maulbon d'Arbaumont, 2 cl., à Montbelliard.	. . . .	»	
Division du nord.			
Mossère ✠, 1 cl., à Mulhausen.	. . . .	»	
Eure. Service spécial des usines, projets des cours d'eau et police des eaux.			
Petit ✠, ing. ord., 1 cl., f. f. d'ing. en chef, à Louviers.	»	»	»
Finistère. Canal de Nantes à Brest. Voir *Côtes-du-Nord, Loire-Inférieure et Morbihan.*			
Goury ✠, 1 cl., dir., d. n.	Desbordes, asp.	Carhaix.	»
Gard. Canal de Beaucaire.			
Grangent ✠, 1 cl., d. n.	Talabot, 2 cl., attaché à la comp.	Nismes.	»
Garonne (Haute-). Canal du Midi.			
Magnès, 1 cl., à Toulouse.	Pradal, 1 cl.	Carcassonne.	Geoffroy, 1 cl. Raynal, 1 cl. Saisset, 1 cl. Lespinasse, 1 cl. Clausade, 1 cl. Lange, 3 cl. Geoffroy, 3 cl.
Haute-Garonne. Navigation de la Garonne depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux. Voir *Lot-et-Garonne.*			
»	»	»	»
Gironde. Navigation de la rivière de l'Isle, depuis Périgueux jusqu'à Libourne. Voir *Dordogne.*			
»	»	»	»
Gironde. Navigation de la Garonne depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux. Voir *Lot-et-Garonne.*			
»	»	»	»
Hérault. Port de Cette, et canal des Étangs.			
aschon, 1 cl., d.n.	Lemoyne (J.-J.), 1 cl., d. n.	Cette.	Maillé, 1 cl.
Ille-et-Vilaine. Canal d'Ille-et-Rance. Voir *Côtes-du-Nord.*			
Pion ✠, 1 cl., d. n., à Rennes.	Leguay, 1 cl., d. n. Coiquaud, 2 cl.	Rennes. Hédé.	» »

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
		Jura.	
Quilhet, 1 cl.	de Chamberet, asp.	Lons-le-Saulnier.	Robert, 2 cl.
	Delarue, 1 cl.	Poligny.	Biétrix, 2 cl.
	. . . .	Dôle.	Lamy, 3 cl.
		Landes.	
de Silguy ✠, 2 cl.	Laval, 1 cl.	Mont-de-Marsan.	Duplomb, 3 cl.
	Loyer, 1 cl.	Dax.	
	Camme, 2 cl.	Aire.	
		Loir-et-Cher.	
Hesse, 1 cl.	Léon, 2 cl.	Blois.	Levée, 3 cl.
	Grandin, 1 cl.	Vendôme.	Allemand, 3 cl.
	Castagnol, asp.	Romorantin.	Dumas, 2 cl.
		Loire.	
Dumas, 2 cl.	Ledure, 1 cl.	Montbrison.	Pique, 1 cl.
	Boulangé, asp.	Roanne.	
	Letrain, asp.	St.-Etienne.	
		Loire (Haute-).	
St.-Aubin, 2 cl.	Cerf, 2 cl.	Le Puy.	Roux, 1 cl.
	. . . .	Brioude.	Rouillard fils, 2 cl.
		Loire-Inférieure.	
Wiotte ✠, 1 cl.	Lemierre, 1 cl.	Nantes.	Raguenet, 2 cl.
	de Chappotin, 2 cl.		Ragaud, 1 cl.
	Guibourg, 2 cl.		
		Loiret.	
Navarre ✠, 1 cl., dir.	Dejardin, 2 cl.	Orléans.	Blondin, 3 cl.
	Lacave, 1 cl.		
	Dausse, 2 cl.	Montargis.	Jacquet, 2 cl.
		Lot.	
Pellegrini, 2 cl.	Andral, 2 cl.	Cahors.	Planiol, 1 cl.
	Bonamy, élève.		Duguet, 2 cl
		Lot-et-Garonne.	
Bourrousse de Laffore aîné, 2 cl.	Bourrousse de Laffore jeune, 1 cl.	Agen.	Vignau, 3 cl.
			Calmette, 2 cl
	Maillebiau, 2 cl.	Marmande.	Demay, 3 cl.
		Lozère.	
Viallet, 2 cl.	Trit, élève.	Mende.	Sauvage, 2 cl.
	Bonnet dit Paillerets, 2 cl.	Marvejols.	Hugoun, 3 cl.
		Maine-et-Loire.	
Derrien ✠, 1 cl.	Rérolle, 1 cl.	Saumur.	Drouard, 2 cl
	Fourier, 1 cl.	Angers.	
	Duvignaud, 2 cl.	Cholet.	
		Manche.	
Dan de la Vauterie ✠, 1 cl.	Borgognon, 1 cl.	Coutances.	Bertaux, 3 cl.
	Larue, 2 cl.	Valogne.	Becquet, asp.
	Mequet, 2 cl.	Avranches.	

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
Jura. Canal du Rhône au Rhin. Voir *Doubs*.			
»	»	»	»
Landes. Route de Bordeaux à Bayonne.			
de Silguy ✠, 2 cl., d. n.	Laval, 1 cl., d. n.	Mont-de-Marsan.	»
	Loyer, 1 cl., d. n.	Dax.	»
Loire. Canal latéral à la Loire, entre Roanne et Digoin. (Concession.)			
Pascal, 2 cl., attaché à la comp.	»	»	»
Loire-Inférieure. Canal de Nantes à Brest. Voir *Côtes-du-Nord, Finistère Morbihan.*			
Robinot, 2 cl	Cottin de Melville, 1 cl.	Nantes.	Marquay, 3 cl. Jouanne, 1 cl.
	Jégou (Yves), 2 cl.	Blain.	Bonet, 3 cl. Urbain, 3 cl.
Loiret. Canaux d'Orléans et de Loing.			
de Bourges ✠, 1 cl., dir. (à Grignon, près Lorris).	»	»	Vautier, 1 cl.
Loiret. Canal latéral à la Loire. (2e. division.) Voir *Allier, Cher et Nièvre.*			
Lejeune, ing. en ch., d. n., à Orléans.	»	»	Ruby, 3 cl.
Lot. Statistique des matériaux propres à la confection des mortiers et cimens hydrauliques dans toute l'étendue du royaume.			
Vicat ✠, 1 cl., à Souillac.	»	»	Carriol-Lambert, asp.
Haute-Garonne, Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne, Gironde. Projet d'amélioration de la navigation de la Garonne, depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux.			
de Baudre ✠, 1 cl., dir., à Agen.	Bridenne, 1 cl.	Agen.	»
Les ingénieurs en chef de ces départemens sont chargés de ce service sous la direction de M. de Baudre, et ils sont secondés par les ingénieurs ordinaires.			
Maine-et-Loire. Canal et marais de la Dive; perfectionnement de la navigation du Thouet.			
Derrien ✠, 1 cl., d. n., cont. et surv.	»	»	»
Manche. Desséchement des marais du Cotentin.			
Dan de la Vauterie, ✠ 1 cl., d. n.	Tostain, 2 cl.	Carentan.	Aillet, 3 cl. Langevin, 3 cl.
Manche. Dérivation des rivières qui débouchent dans la baie du Mont-Saint-Michel, et endiguage de cette baie.			
Dan de la Vauterie, ✠ 1 cl., d. n.	Batailler, d. n.	Avranches.	»
Manche. Port de Cherbourg.			
Fouques-Duparc, 1 cl dir., O. ✠ (mar). Leroux, ✠ 2 cl., (mar).	»	Cherbourg.	»

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Marne.		
Rousseau, 2 cl.	Courtois, 1 cl. Gricourt, 1 cl. Coster, 1 cl.	Châlons. Vitry. Reims.	Belhomme, 1 cl. Tortrad, 1 cl. Lomont, 2 cl. Wallart, 1 cl. Desteuque, asp.
	Marne (Haute-).		
Guyton, 2 cl.	Bardonnaut, 1 cl. Nadault, 2 cl.	Langres. Chaumont.	Pierret, 1 cl. Mariot, 2 cl.
	Mayenne.		
Deslandes de Lancelot, 1 cl.	Collignon, 2 cl.	Laval. Mayenne.	Gonon, asp.
	Meurthe.		
Jaquiné, 2 cl.	Jandel, 1 cl. Guibal, 2 cl.	Nancy.	Zinestein, 1 cl. Marchal, 3 cl.
	Meuse.		
Declosets, 2 cl.	Moneuse, 1 cl. Vincent, 1 cl.	Bar. Verdun.	Girardeau, 2 cl. Robert, asp. Poullain, 3 cl.
	Morbihan.		
Denoël, 2 cl.	Pottier(Nic.), 1 cl. Carbon, 1 cl. Brégeon, 1 cl.	Vannes. Hennebon. Vannes.	Dano (J.-L.), 2 cl. Alano, 3 cl. Dano, 1 cl. Jumel, 3 cl.
	Moselle.		
Le Masson, 2 cl.	Wenger, 1 cl. Lejoindre, 2 cl.	Metz.	Billon, 2 cl. Weylandt, 1 cl.
	Nièvre.		
Mossé ✠, 1 cl.	Boucaumont (M.-L.-A.), 2 cl. Baumal, 1 cl.	Nevers	Bezulier, 3 cl..
	Nord.		
Bosquillon ✠, 1 cl., dir. Cuel, 2 cl., à Dunkerque.	Davaine, 2 cl. Foulon, 2 cl. Lamarle, (A.-D.-G.-G.), 2 cl. Delaserre, 2 cl.	Lille. Cambrai. Douai. Avesnes.	Thory, 1 cl. Longuépée, aspir. Macaigne, 3 cl.
	Oise.		
Couderc jeune, 2 cl.	Bréville (Onfroy de), 2 cl. Marcilly, 1 cl. Romany, 2 cl.	Beauvais. Compiègne. Senlis.	
	Orne.		
d'Hostel, 1 cl.	Bétourné aîné, 1 cl. Adamoli, 2 cl.	Argentan. Mortagne.	Levillain, 2 cl. Dalfont, 3 cl.
	Pas-de-Calais.		
Blanvillain ✠, 1 cl., dir. Marguet, 2 cl., à Boulogne.	Néhou, 2 cl. Lamarle(A.-H.-E.), asp. Despéramont, 1 cl.	Calais. Arras. Saint-Omer	Hobacq, 2 cl. Grimoult, 2 cl. Chapuis, 3 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
Meurthe. Canal de Dieuze.			
Jaquiné, 2 cl. d. n.	»	»	Clément, 1 cl.
Morbihan. Bâtimens civils de Pontivy.			
Lenglier, 2 cl., à Pontivy.	»	Pontivy.	»
Morbihan. Canal et navigation du Blavet.			
Lenglier, 2 c. d. n.	Féburier, 2 cl.	Hilverne.	Gosse, 2 cl. Faivre, 3 cl.
Morbihan. Canal de Nantes à Brest. Voir *Côtes-du-Nord, Finistère et Loire Inférieure.*			
Abrial, 2 cl. à Josselin.	Championnois, 2 c. Lepord, élève.	Redon. Josselin.	»
Nièvre. (1re. division.) Canal latéral à la Loire, de Digoin à Briare. Voir *Allier, Cher et Loiret.*			
Vigoureux ✠, 1 cl. à Nevers, d. n.	Lebasteur, 2 cl. Jullien, 2 cl.	Decize. Nevers.	» »
Nièvre. Canal du Nivernais. Voir *Yonne.*			
Poirée ✠, 2 cl. à Nevers.	Chanoine, 2 cl. Job, 2 cl. Charié, 2 cl.	Clamecy. Châtillon. Corbigny.	Dausse, 3 cl. Tanchon, 1 cl.
Nord. Port de Dunkerque.			
Bosquillon ✠, 1 cl. dir. d. n. Cuel, 2 cl., d. n.	»	»	Buret, 3 cl.
Oise. Service relatif aux travaux de navigation qui se rattachent à l'Oise.			
Brière de Mondétour ✠, 1 cl. à Noyon.	Guillebon, 1 cl. Louiche-Desfontaines, 2 cl. (Seine-et-Oise.) Cavalier, asp. Bommart, asp.	Senlis. L'Isle-Adam. Compiègne.	Petit, 1 cl. Brunel, 2 cl. Duroisel, 3 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Puy-de-Dôme.		
de Thuret, 2 cl.	Vimal, 2 cl. K'maingant, 2 cl.	Ambert. Clermont.	Negrel, 2 cl. Retail, 2 cl. Milleroux, 3 cl.
	Pyrénées (Basses-).		
Viard, 2 cl.	Cailloux, 1 cl. Ducos, asp. Vionnois, 2 cl.	Pau. Orthez. Bayonne.	» »
	Pyrénées (Hautes-).		
Lefranc ✻, 1 cl.	Colomès de Juillan, 1 cl. Duparc, élève.	Tarbes.	Tiffon, 2 cl.
	Pyrénées-Orientales.		
Maurice, 2 cl.	Capella, élève. Fuix, 2 cl.	Perpignan.	Goutelle, 2 cl. Caunes, 1 cl.
	Rhin (Bas-).		
Husson (Jean-François-Denis), ✻, 1 cl.	Léger, 1 cl. Doré, 2 cl. Muntz, 2 cl.	Strasbourg. Saverne. Hagueneau.	»
	Rhin (Haut-).		
Fournet, 1 cl.	Prudhomme, élèv. Damar, élève. Charbonnières, 1 cl.	Béfort. Mulhausen. Colmar.	Rosbach, 1 cl. Boulanger, 3 cl.
	Rhône.		
K'maingant, ✻, 1 cl.	Blondat, 1 cl. Marinet, 2 cl. Jordan, 1 cl.	Lyon. Villefranche.	Ceris, 2 cl. Pognan, 2 cl.
	Saône (Haute-).		
Robin (Adolphe), 2 cl.	Lachaume, 1 cl. Boudhors, 1 cl. Kreysselle, 2 cl.	Vesoul.	Pascal, 2 cl. Forgeot, 3 cl.
	Saône-et-Loire.		
Léonard de Juvigny, 2 cl.	Regnard Roux, 2 cl. Berthot, 2 cl Guérin, élève. Berthault, 2 cl.	Mâcon. Autun. Louhans. Châlons.	Bourgeois, 2 cl. Regnier, 2 cl.
	Sarthe.		
Drappier, 2 cl.	Dupuit, 2 cl. de Boulnois, 1 cl. Dugué, 1 cl.	Le Mans. La Flèche. Mamers.	Poreaux, 1 cl.
	Seine.		
Jollois ✻, 1 cl., dir.	Stapfer, 2 cl. Coriolis ✻, 1 cl. Baude, 2 cl. Tarbé, 2 cl. Homberg, asp.	Paris.	Blot, 2 cl. Nivet fils, 3 cl. Ollivier, 3 cl. Gueret, 1 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
Pyrénées (Basses-), Ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz.			
Viard, 2 cl., d. n.	Vionnois, 2 cl., d. n.	Bayonne.	»
Rhin (Bas-). Canal du Rhône au Rhin. Voir *Doubs.*			
»	»	»	»
Canal du Rhône au Rhin, entre Strasbourg et le Rhin.			
Couturat, 2 cl., à Strasbourg.	»	»	»
Rhin (Haut-). Canal du Rhône au Rhin. Voir *Doubs.*			
»	»	»	»
Rhin (Bas-). Rhin (Haut-). Travaux du Rhin, de Bâle à Lauterbourg.			
Couturat, 2 cl., d. n., à Strasbourg.	Legrom, 2 cl. Coumes (Jules), 2 cl.	Neubrisach. Strasbourg.	Wœlfflé, 3 cl. Frierdich, 3 cl. Bœch, 2 cl.
Mission ayant pour objet de constater s'il y a lieu de faire l'application aux fleuves de l'intérieur du royaume, des procédés employés sur le Rhin.			
Defontaine ✱, 2 cl.	»	Paris.	»
Rhône. Travaux d'endiguement du Rhône.			
K'maingant, ✱ 2 cl. d. n.	Rolland de Ravel, 2 cl.	Lyon.	»
Saône-et-Loire. Canal du Centre.			
Vallée ✱, 2 cl. à Châlons.	Comoy, 2 cl Reynard, 2 cl.	St.-Léger. Paray.	Renard, 2 cl. Fénéon fils, 2 cl. Deshayes, 3 cl.
Seine. Quais de Paris, etc.			
Jollois ✱, 1 cl. dir. d. n. Baudesson, 2 cl	»	»	»
Service municipal de la ville de Paris.			
Canaux, égouts et travaux d'assainissement.			
Duleau ✱, 2 cl.	de Lagallisserie, asp.	Paris.	»
Eaux de la Seine et des sources, et distribution des eaux de l'Ourcq dans Paris.			
Genieys, 2 cl.	»	Paris.	Bossé, 2 cl. Longuépée, 2 cl. Deinière, 2 cl.
Seine. Ponts à bascule.			
Jollois ✱, 1 cl. dir. d. n. Baudesson, 2 cl.	»	»	Saillard, 2 cl.
Seine. Contrôle et surveillance des travaux entrepris par des compagnies.			
Jollois ✱, 1 cl. dir. d. n.	Legraverend ✱, 1 cl.	Paris.	»
Seine. Pavé et boulevards de Paris.			
Partiot ✱, 1 cl., dir. Aubert-Vincelles, 2 cl.	Marchant, 1 cl. de Lamarck, 1 cl.	Paris.	Veniat, 3 cl. Michel, 1 cl. Lhomme, 3 cl. Cannet, 2 cl. Pinel 2 cl. Dupain, 3 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Seine-Inférieure.		
			Caron, 1 cl.
	d'Ornay, 2 cl.	Neufchâtel.	Daviot, 1 cl.
	Schwilgué, 1 cl.	Le Havre.	Caron (Aug.). 3 cl.
Mallet ✠, 2 cl.	Gayant, 1 cl.	Dieppe.	Damamm, 3 cl.
	Lessore, 2 cl.	Fécamp.	Quertier, 1 cl.
	Roquefeuil, 1 cl.	Rouen.	Briquet, 3 cl.
	Seine-et-Marne.		
	Robin (P.-E.), 1 cl.	Melun.	
Bremontier, 2 cl.	Dajot, 2 cl.	Provins.	Jouin, 2 cl.
	Lefrançois, 2 cl.	Meaux.	Lez, 2 cl.
	Michal, 2 cl.	Fontainebleau.	
	Seine-et-Oise.		
	Mounier, 2 cl.	Versailles.	Colomb, 2 cl.
	de Semet, 2 cl.	Corbeil.	Haury, 2 cl.
d'Astier de la Vigerie ✠, 1 cl.	Vallot (J.-C.), 1 cl.	Meulan.	Drot, 1 cl.
	Noël (E.-F.), 2 cl.	Etampes.	Roussel, 3 cl.
	Bleschamp, 2 cl.	Pontoise.	Lobès, 3 cl.
	Rumeau, 2 cl.	Villiers-le-Bel.	
	Sèvres (Deux-).		
Mesnager ✠, 1 cl, dir.	Mauger, 1 cl.	Parthenay.	St.-Marc, 2 cl.
	Demaubué, 2 cl.	Niort.	Loubeau, 2 cl.
	Somme.		
Belu ✠, 1 cl., dir.	Dufour, 2 cl.	Abbeville.	
	Blanchet, 1 cl.	Amiens.	
	Tarn.		
			Muller, 2 cl.
Couderc aîné ✠, 1 cl.	Gaignière, 2 cl.	Castres.	Becqué, 1 cl.
	Vallès, 2 cl.	Alby.	Albouy, 2 cl.
			Becqué aîné, 3 cl.
	Tarn-et-Garonne.		
Vaissière, 2 cl.	Montet, 2 cl.	Montauban.	Sesquières, 3 cl.
	de Canteloube, 2 cl.	Moissac.	Plana, 3 cl.
	Var.		
Duval ✠, 1 cl.	Gimmig, 2 cl.	Draguignan.	Pognan, 1 cl.
	. . . .	Brignolles.	Gianani, 2 cl.
			Brunet, 3 cl.
	Vaucluse.		
Leblanc, 2 cl.	Meynard, asp.	Avignon.	Colombon, 2 cl.
	Maire, élève.		Maurier, 2 cl.
	Vendée.		
Richer ✠, 1 cl.	Plantier, 2 cl.	Noirmoutier.	Postaire, 3 cl.
	Salomon-Boisroufier, 1 cl.	Fontenay.	Gosse, 3 cl.
	Vienne.		
de Bagnac, 2 cl.	Favre, asp.	Poitiers.	Bonnet, 2 cl.
	Masson, 2 cl.		Quichau-Dorfeuille, 3 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.

Seine-Inférieure. Travaux de navigation.

Mallet ✱, 2 cl. d. n.	Courant, 1 cl.	Rouen.	Fisset, 2 cl.

Seine-Inférieure. Achèvement des travaux du port du Havre.

Frissard ✱, 2 cl.	»	Le Havre.	Maire, 3 cl. Leberrier, 3 cl.

Deux-Sèvres, Vendée, Charente-Inférieure. Navigation de la Sèvre.

Mesnager ✱, 1 cl., d. n., dir. Richer, 1 cl., d. n., (Vendée). Dor, 2 cl., d. n., (Charente-Inf.).	»	»	»

Somme. Canal et navigation de la Somme.

Belu ✱, 1 cl., dir., d. n. Magdelaine, 2 cl., à Amiens.	Blanchet, 1 cl., d. n. Fouache, 1 cl. Mary, 1 cl. attaché à la comp.	Amiens. St.-Valery. Paris.	Nozo, 2 cl.

Tarn. Navigation du Tarn.

Cabrol, 2 cl.	»	Alby.	»

Tarn-et-Garonne. Navigation de la Garonne depuis Toulouse jusqu'à Bordeaux.
Voir *Lot-et-Garonne.*

»	»	»	»

Vendée. Ville de Bourbon-Vendée, routes y aboutissant, navigation de l'Yon.

Richer ✱, 1 cl., d. n.	Viollet ✱, 1 cl.	Bourbon-Vendée.	»

Vendée. Navigation de la Sèvre. Voir *Deux-Sèvres.*

»	»	»	»

Yonne. Canal de Bourgogne.

Robillard, 1 cl., à Tronchoy, près Tonnerre.	»	»	»

Yonne. Canal du Nivernais. Voir *Nièvre.*

Boucher de la Rupelle ✱, 2 cl., à Auxerre.	Leblanc (P.-F.), 1 cl., d. n.	Auxerre.	Jacotin-d'Arsenne, 2 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Vienne (Haute-).		
Pihet, 1 cl.	Grellet, élève. Houssaye, élève.	Limoges.	Gandois, 2 cl.
	Vosges.		
Tourneux ✠, 1 cl.	Jaquiné, 2 cl.	Saint-Dié.	Langloix, 2 cl. Huot, 3 cl.
	Yonne.		
Jousselin jeune, 2 cl.	Toussaint, 2 cl. Leblanc (P.-F.), 1 cl. Caristie ✠, 1 cl. Vignon, 2 cl.	Tonnerre. Auxerre. Avallon. Sens.	Mathieu, 2 cl. Finot, 3 cl.
	SERVICE DES PORTS DE LA MARINE MILITAIRE.		
	Charente-Inférieure. Port de Rochefort.		
Mathieu ✠, 1 cl.	Lemoyne, 1 cl. Joly, élève. Duhamel, ing. géo.	Rochefort.	»
	Finistère. Port de Brest.		
Trotté de Laroche ✠, 2 cl.	Méry (E.-H.-F.), 2 cl. L'Éveillé, élève. Petot, 2 cl. Mangeot, 2 cl.	Brest.	»
	Manche. Port de Cherbourg.		
Fouques-Duparc, O. ✠, 1 cl., dir., d. n. Leroux ✠, 2 cl., d. n.	Virla, 2 cl.	Cherbourg.	»
	Morbihan. Port de Lorient.		
Reibell ✠, 2 cl.	Sganzin, 2 cl. Laurent, 2 cl.	Lorient.	»
	Var. Port de Toulon.		
Montluisant ✠, 2 cl. Bernard ✠, 2 cl.	Noël (C.), 2 cl. Lambert (L.), élèv.	Toulon.	»
	SERVICE DES COLONIES.		
	Ile Bourbon.		
»	»	»	Guy de Ferrières, 1 cl. Page du Chailloux, 1 cl. Dupeyrat, 1 cl. Beaumont, 2 cl.
	Établissemens français dans l'Inde.		
Rabourdin, 2 cl.	»	Pondichéry.	Jobert, 2 cl.
	Sénégal.		
»	»	»	Molinet, 2 cl.
	Guyane française.		
»	Soleau, 2 cl.	Cayenne.	Verneuil, 2 cl Regnier, 1 cl. Vessiot, 2 cl. Large, 2 cl.

Ing. en chef.	Ing. ordin.	Résidences.	Conducteurs.
	Guadeloupe.		
»	de Matty de la Tour, 1 cl.	»	Henry, 1 cl. Sans, 1 cl. Potier, 2 cl. Lemasson, 2 cl. Hardy, 2 cl. Belhomme, 2 cl.
	Martinique.		
»	»	»	Marthe, 1 cl. Darré, 1 cl. Desjardins, 2 cl.
	Alger.		
Prus, 2 cl.	Poirel, 2 cl.	Alger.	Cayre, 2 cl. Meiffret, 2 cl. Ubaud, 2 cl. Marie, 3 cl. Albespic, 3 cl. Dupont, 3 cl.

Ingénieurs attachés à l'École royale Polytechnique.

MM.
Navier ✠, ing. en chef, 1 cl., d. n. professeur d'analyse.
Lehot, ing. ord., 2 cl., répétiteur pour la physique.
Coriolis ✠, ing. ord., 2 cl., d. n., répétiteur pour l'analyse.

Ingénieurs en service extraordinaire hors de France.

MM.
Bazaine ✠, insp. div.
Fabre ✠, ing. en chef,
Potier ✠, ing. en chef,
Destrem jeune ✠, ing. ord., 2 cl. } En Russie.
Pichard, ing. ord., 2 cl. En Suisse.

Ingénieurs en réserve ou en congé.

Ingénieurs en chef.

MM.
Grellet du Peirat ✠, 1 cl.
Berthelmy, 2 cl.
Berdoulat, 2 cl.

MM.
Gaudin ✠, 2 cl.
Chevalier (Michel), 2 cl.
Cousinery, 2 cl.

Ingénieurs ordinaires.

MM.
Chambette, 1 cl.
Dinet, 1 cl.
Armand, 1 cl.
Sénéchal, 1 cl.
Raucourt, 1 cl.
Gérard, 1 cl.

MM.
Surville, 1 cl.
Girault, 1 cl.
de Vergès, 1 cl.
Bayard de la Vingtrie.
Vuitry, 2 cl.
Mialhe, 2 cl.
Grétry, 2 cl.

Aspirant.

M. Deroys St.-Michel.

Ingénieurs honoraires.

MM.
Duchanoy, ing. en chef, 2 cl.
de Behr, ing. ord., 2 cl. (Pays-Bas.)
Manetti, aspirant (Toscane.)

ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Rue Hillerin-Bertin, n°. 10.

MM.
le baron de Prony ✱, O. ✠, insp. gén., d. n., *Directeur.*
Minard ✠, ing. en chef, 1 cl., *Inspecteur.*

Professeurs.

Vallot S. ✠, ing. en ch., 1 cl. (Architecture civile.)
Duleau ✠, ing. en ch., d. n. (Stéréotomie et Construction.)
Navier ✠, ing. en chef, 1 cl. d. n. (Mécanique appliquée.)
Guillebon, ing. ord., 1 cl., d. n. prof.-adjoint, (Construction.)
Coriolis ✠, ing. ord., 1 cl., d. n. prof.-adjoint, (Mécanique.)
Dufrenoy ✠, ing. des mines, (Minéralogie et Géologie.)
Cotelle, (Droit administratif.)
Lordon, (Dessin.)

Blanc, *Médecin.*

Kellermann, *secrétaire de l'école.*
Lelorrain, *expéditionnaire.*

Élèves des ponts et chaussées.

1re. classe.

MM.
Franqueville (Franquet de).
Chaperon.
Olivier.
Durant Desaulnois.
Coumes (Antoine).
Plassiard.
Lefort-Latour. } *ex æquo.*
d'Herlincourt (Wartelle). } *ex æquo.*
Kolb.
Kleitz. } *ex æquo.*
Maguès } *ex æquo.*
Guyot.
de Longeaux. } *ex æquo.*
St.-Claire (Tonnet de). } *ex æquo.*
Bergis.
Machart.
Silans (Passerat de).
Pille.
Don. } *ex æquo.*
Courcelle. } *ex æquo.*
Bazaine-Vasseur.
Lambert (Henri.)
De Marne-Lemaire.
Decharme.
Richelot.

2e. classe.

MM.
Zeiller.
Henriot. } *ex æquo.*
Collin. } *ex æquo.*
de Caze.
Jaquemet.
Berthelin.
Mougel.
Berthier.
Lacroix.
Pinsonnière (Girard).
Coulaine (Quirit de).
Guerre de St.-Odille. } *ex æquo.*
Barreau. } *ex æquo.*
Remise. } *ex æquo.*
Thoyot. } *ex æquo.*
Vogin.
Cassanac.
Baumgarten.
Peugeot.
Lebrun.
de Rougemont (Balisson).
Vergez.
Dufresne.
Bouniceau.
Bonnet.
de Lannoy (Reignauld).
Reynaud.

3e. classe.

MM.
Tardy.
Belgrand.
Schwilgué.
Gendarme de Bévotte.
Cormier.
Sallebert.
Bricheteau Morandière.
Chretien Lalanne.
Grillet de Serry.
Crévoisier.
Mourlhon.
Breton.
Tabuteau.
Fournier.
Le Mercier.
Couche.
Aumaître.
Delamotte (Quatresoux).
Ménard de la Groye.

Élèves honoraires.

MM.
Gay-Lussac.
Basset de Châteaubourg.
Reynaud.
Hoguer.

MM.
Binet.
Le comte de Montalivet.
de Grouchy.

PROMOTIONS, RETRAITES ET DÉCÈS.

Promotions d'ingénieurs à divers grades.

Ordonnances du roi.	MM.	Grades.	Nommés.
du 15 août 1831.	Cavenne.	insp. div.	insp. gén.
du 14 janv. 1831.	Bazaine.	ing. en chef, 2 cl.	insp div.
du 30 janvier.	Maurice.	ing. ord., 1 cl.	ing. en ch., 2 cl.
du 6 août.	Cadet de Limay.	ing. en ch., 1 cl.	insp. div.
du 28 février.	Epailly.	ing. ord., 1 cl.	ing. en ch., 2 cl.
du 31 mars.	Genieys.	ing. ord., 1 cl.	ing. en ch., 2 cl.
	Corne.	ing. ord., 1 cl.	ing. en ch., 2 cl.

Promotions d'aspirans au grade d'ingénieur ordinaire de 2e. classe.

(Ordonnance du roi du 7 mai.)

MM.
Davaine.
Muntz.
Vignon.
Féline dit Romany.
de Canteloube.
Legrom.
Jaquiné.
Chanoine.
Jégou (Charles-Marie-Auguste).
Cerf.
Adamoli.
Jégou (Ives-Marie).

MM.
Aurès.
Lejoindre.
Goubeau.
Duffaud.
Tarbé.
Vallès.
Fortin.
Champonnois.
Guibal.
Lepère.
Boucaumont.
Didon.

Promotions d'élèves au grade d'aspirant, par M. le Conseiller d'état, Directeur général, sous l'approbation de M. le Ministre du commerce et des travaux publics.

MM.
Garella.
Borrel.
Bommart.
Favre.
Humann.
Coumes (Jules).
Ducos.
Homberg.
Lamarle.
Perrier.

MM.
Boulangé.
de Chamberet.
Kornprobst.
Letrain.
Meynard.
de Lagallisserie.
Castagnol.
Cavalier.
Desbordes.
Sirodot.

Retraites en 1831.

Dates des ordonnances.	Noms.	Grades.
	Ingénieurs.	
	MM.	
2 octobre.	Liard.	insp. gén.
30 août.	Roussigné.	insp. div.
	Mengin	ing. en ch. dir.
14 janvier.	Tannay.	ing. en ch. 1 cl.
6 juillet.	Rance.	ing. en ch., 1 cl.
7 mars.	de Chamberet.	ing. en ch., 2 cl.
18 mai.	Arnollet.	ing. en ch., 2 cl.
30 janvier.	Martin.	ing. ord., 1 cl.
	Chantron.	ing. ord., 1 cl.
26 mars.	Eisenman.	ing ord., 1 cl.
23 avril.	Treilles Ste.-Croix.	ing. ord , 1 cl.
12 juin.	Letexier.	ing. ord., 1 cl.
30 janvier.	Tibord.	ing. ord., 2 cl.
30 août.	Sevenier.	ing. ord., 2 cl.
25 décembre.	Poignant.	ing. ord., 2 cl.
	Ingénieur révoqué pour refus de service.	
6 novembre.	Biot.	ing. ord., 2 cl.
	Conducteurs.	
26 mars.	Morteveille.	1 cl.
30 août.	Deschamps.	1 cl.
	Lotte.	1 cl.
	Roux (Benoit.)	1 cl.
3 septembre.	Roux (Pierre.)	1 cl.
14 décembre.	Ollieu.	1 cl.
14 novembre.	Lefrançois.	2 cl.
30 août.	Caillas.	3 cl.

Décès en 1831.

Départemens.	Noms.	Grades.	Époque des décès
	Ingénieurs décédés en activité.		
	MM.		
Seine-et-Marne.	Maury.	ing. en ch., 2 cl.	20 juin.
Bouch.-du-Rhône.	Plagniol.	ing. en ch., 2 cl.	27 avril.
. . . .	Guiol.	ing. ord., 1 cl.	11 janvier.
Haute-Vienne.	Lobligeois.	ing. ord., 1 cl.	28 juin.
Meuse.	Guillemot.	ing. ord., 1 cl.	8 août.
Pyrénées-Orient.	Brue.	ing ord., 1 cl.	31 août.
Charente.	Deval.	ing. ord., 1 cl.	22 septembre
	Ingénieurs décédés en retraite.		
Seine.	Bruyère.	insp. gén.	31 décembre.
. . . .	Pouzols.	insp. div. hon.	13 octobre.
Seine.	Bralle.	ing. en ch., 2 cl.	12 juin.
Maine-et-Loire.	Chevalier.	ing. ord., 1 cl.	17 février.
Bas-Rhin.	Descolins.	ing. ord., 1 cl.	8 juillet.
	Conducteurs décédés en activité.		
Aude.	de Guanter.	2 cl.	25 janvier.
Colonies.	Belliard.	2 cl.	12 février.
Vienne.	Caillas.	3 cl.	9 août.
	Conducteurs décédés en réserve.		
Oise.	Baudrimont.	1 cl.	10 août.

TABLEAU PAR ANCIENNETÉ DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE DES INGÉNIEURS EN ACTIVITÉ.

Inspecteurs généraux.

21 juillet 1803.

Sganzin.

28 mars 1805

Prony (Riche de).

10 avril 1812.

Tarbé de Vauxclairs.

30 janvier 1822.

Deschamps.

19 octobre 1830.

Dutens. | Bérigny.

15 août 1831.

Cavenne.

Inspecteurs divisionnaires.

1er. mai 1821.

Lamandé.

26 janvier 1825.

Cormier | Jousselin.

4 octobre 1826.

Cordier.

25 octobre 1829.

Lamblardie.

19 octobre 1830.

Mallet (Charles-François). | Polonceau.
Vauvilliers. | Eustache.
Fèvre. | Devilliers.
Gorsse. | Favier.

3 décembre 1830.

Coïc. | Letellier.

14 janvier 1831.

Bazaine.

6 août 1831.

Cadet de Limay.

Ingénieurs en chef de 1re. classe.

28 mars 1805.

Grangent.

1er. mai 1808.

Belu. | Goury aîné (Edme-Charles).
Piou fils.

1er. janvier 1810.

Fournet.

1er. mars 1813.

Deslandes.

1er. juillet 1816

Couderc aîné (Jacques). | Grellet du Peirat.

1er. septembre 1817.

Garella (Hyacinthe). | Navarre.
Eudel | de Baudre.

31 janvier 1819.

Blanvillain.

3 mars 1820.

Raffeneau de Lile.
Mesnager.
Wiotte.
Lecor.
de Bourges.

1er. mai 1821.

Pattu.
Vallot (Simon).

21 décembre 1822.

Husson.
Goury jeune (Jean-Sébastien).
Fouques Duparc (Louis-Benoît).
Lescure Bellerive.

8 mai 1824.

Anselin.
Duval.
Blanchard.
Tourneux.
Jollois.
Richer.

14 mai 1825.

Ladevèze.
Hesse.
Lefranc.
Derrien.
Partiot.

15 juillet 1826.

Trudon.
d'Astier de la Vigerie.
Minard.
Levaillant de Bovent.
K'maingant (Mathurin-François).
Navier.
Vicat.

5 octobre 1826.

Bosquillon.

28 octobre 1826.

Mathieu.

2 novembre 1827.

Mercadier.
Mossé.
Vigoureux.

30 août 1828.

d'Hostel.
Moline.
Mossère.
Couderc jeune (Jean).
Dan de la Vauterie.
Quilhet.
Gaschon.
Lhoste de Moras.
Pihet.
Taillefert.
Bonnetat.
Crassous.

19 mai 1830.

Maguès.
Crozet.
Brière de Mondétour.
Emmery.
d'Haranguier de Quincerot.
Legrand.

Ingénieurs en chef de 2e. classe.

1er. décembre 1818.

Gaudin.

20 janvier 1819.

Berthelmy.
Callier.
Lenglier.

1er. août 1821.

Dutens jeune (Michel-Edme).
Denoël.

4 septembre 1822.

Magdelaine.

1er. juillet 1823.	
Robin.	Vallée.
28 avril 1824.	
Chevalier. Declosets.	Auniet. Spinasse.
27 avril 1825.	
Viallet. Jaquiné. Montluisant.	Abrial de Bagnac.
5 juillet 1826.	
Egault. Dor. Viard. Saint-Aubin. Robillard.	Bouvier. Cousin. Bremontier. Roquecave d'Haumières-Thuret.
12 juillet 1826.	
de Silguy.	
27 décembre 1826.	
Aubert Vincelles.	
21 février 1827.	
Hurel.	
6 mai 1827.	
Defontaine.	
14 octobre 1827.	
Leroux. Trotté de la Roche.	Dumas. Mondot de Lagorce.
27 avril 1828.	
Livache. Léonard de Juvigny. Vaissière. Guyton.	Thénard. Poirée. Bourrousse de Lafforeaîné (Jacques-Samuel).
6 août 1828.	
Cousinery. Fabre.	Potier.
26 mars 1829.	
Jouvin.	
6 mai 1829.	
Prus.	
25 octobre 1829.	
Masquelez. O'Brien. Laguerenne. Maulbon d'Arbaumont. Leroy. Mallet (Jacques). Duleau. Frissard. Drappier.	Billaudel. Lejeune. Rousseau. Boucher de la Rupelle. Pellegrini. Bernard. Fresnel. Lacordaire.
29 novembre 1829.	
Leblanc (Pierre),	

14 janvier 1830.

Rabourdin.

18 mai 1830.

Berdoulat.

19 octobre 1830.

Baudesson.
Pascal.
Delaporte.
Jousselin jeune (Alexandre-Louis).
Robinot.
Lequesne.
Marguet.
Vinard.
Le Masson.
de Kermel.
Cuel.
Mordret.

21 novembre 1830.

Reibell.

30 janvier 1831.

Maurice.

28 février 1831.

Épailly.

31 mars 1831.

Genieys.
Corne.

15 janvier 1832.

Couturat.
Cabrol.

Ingénieurs ordinaires de 1re. classe.

28 mars 1805.

Lachaulme.
Pic.
Wenger.
Maffre.

1er. novembre 1806.

Mauger.
Carbon.
Dubrac.

1er. mars 1809.

Vincent.
Marchant.

1er. janvier 1810.

Salomon Boisroufier.

1er. mars 1812.

Caristie.

1er. mars 1813.

Ledure.
Pottier.
Chambette.
Charbonnières.

31 janvier 1819.

Despéramont.
Blanchet.
Coster.

3 mars 1820.

Duvaux.
Grullet.
Pradal.
Gérard.
Destrem aîné (M.-A.-J.-A.).

1er. mai 1821.

Letocart.
Bridenne.
Plessis.

21 décembre 1822.

Huibratte.
Boudhors.
Vauthier.
Brégeon.
Bétourné jeune (Joachim)

1er. juillet 1823.

de Besson.

8 mai 1824.

Potel.
Vuillet.
Cottin de Melville.
Lefrançois.
Loyer.
Journet.
Viollet.
Mary.
Courtois.

5 février 1825.

Betourné aîné (P.-J.-F.).
Jandel.
Belanger.
Moneuze.
Sénéchal.

14 mai 1825.

Loysel.
Gricourt.
Lemierre.
Méquin.
Commier.
Jemois.
Leblanc (P.-F.).
Legraverend.
Dinet.
Guillebon.
Gensolen.
Josserand.
Lemoyne (Jean-Jacques).
Cailloux.

11 juin 1825.

Armand.
Girard.

6 août 1825.

Leguay.

15 juillet 1826.

Léger.
Martret Préville.
Girault.
Poulle.
Marcilly.
Coriolis.
Morin.
Pouettre.
Demonet de la Marck.
Blondat.
Delarue.
Laval.
de Vergés.
Courant.
Petit.
Guichard.

11 novembre 1826.

de Boulnois.

21 avril 1827.

Bayard de la Vingtrie.

1er. novembre 1827.

Bourrousse de Laffore jeune (Martial-Augustin).

30 août 1828.

Quesney.
Husson.
Borgognon.
Surville.
Frimot.
Raucourt.
Vallot (J.-C.).
Beaudemoulin.
Baumal.
Méhou.
Vauquelin.
Payen.
Fourier.
Avril.
Schwilgué (Jean-Baptiste).
Jordan.

14 février 1829.

de Matty de la Tour.

16 mai 1829.

Dugué.

4 juillet 1829.

Soleau.

12 novembre 1829.

Mouchelet.

19 mai 1830.

Mounier.	Bérolle.
Grandin.	Fouache.
Bardel.	Robin (P.-E.).
Lerouge.	Roquefeuil.
Lacave.	Gayant.
Bardonnaut.	

25 septembre 1830.

Colomès de Juillan. | Doyat.

16 novembre 1830.

Lemoyne (Nicolas-René-Désiré).

Ingénieurs ordinaires de 2e. classe.

11 juin 1800.

Kreysselle.

18 juin 1803.

Lehot.

1er. novembre 1806.

Masson.

1er. décembre 1808.

Debout. | Grétry.

1er. décembre 1809.

Vu try.

1er. décembre 1810.

Mialhe.

1er. janvier 1812.

Destrem jeune (J.-A.-M.).

1er. mars 1813.

Reydellet.

1er. septembre 1817.

Pichard.

20 janvier 1819.

Dufour.

4 février 1820.

Berthault.

1er. janvier 1821.

Mutrécy, dit Maréchal.

1er. mai 1822.

Dreppe. | Regnard-Roux.

1er. janvier 1823.

Bleschamp.

28 avril 1824.

Lebreton.	Demaubué.
Guérineau de Boisvillette.	Chappotin.
Cambacérès.	Bonnet, dit Paillerets.
Marinet.	

27 avril 1825.

Stapfer.	Onfroy de Bréville.
Belin.	Batailler.
Plantier.	Vionnois.
Bailloud.	Dausse.
Coiquaud.	

5 juillet 1826.

Larue.	Rolland de Ravel.
Talabot.	Féburier.
Guillaume.	Uhrich.
Mangeot.	Floucaud
Noël (C.).	Montet.
Cabanel de Sermet.	Berthot.
Michal.	Limousin.

6 mai 1827.

Vimal Dupuy.	Sganzin (J.-B.-Th.).
Barré de Saint-Venant.	Lebasteur.
D'Ornay.	Didion.
Belliotte.	Job.
Picot.	Méry (A.-L.).
Lamarle (A.-D.-G.-G.).	Léon.
Maillebiau.	Geoffroy,
Doré.	Vié.
Deschamps (Pierre-Alphonse.)	Boucaumont (M.-L.-A.).

27 avril 1828.

Jullien.	Laurent.
Charié.	Buhot.
Virla.	Duvignaud.
Petot.	Thirion.
Darcy.	Siau.
Andral.	d'Anthenay (Picot)
Guibourg.	Hernoux.
K'maingant (Y.-M.-N.)	

6 mai 1829.

Renaud.	Gimmig.
Comoy.	Louiche.
Lessore.	Collignon.
Gaignière.	St.-Guilhem.
Dupuit.	Leclerc.
Tostain.	Camme.
Mequet.	Chalumeau.
Baude.	

7 avril 1830.

Méry (E.-M.-F.).	Raynal.
Busche.	Delaserre.
Parandier.	de Barmans.
Reynard.	Dejardin.
Foulon.	Toussaint.
Noël (E.-F.).	Nadault.
Henry.	Poirel.
Moreau.	Faix.
Garnier.	Rumeau.
Dajot.	Regy.

7 mai 1831.

Davaine.
Muntz.
Vignon.
Féline dit Romany.
de Canteloube.
Legrom.
Jaquiné (L.-J.E.).
Chanoine
Jegou (Auguste).
Cerf.
Adamoli.
Jegou (Yves).
Aurès.
Lejoindre.
Goubeau.
Duffaud.
Tarbé (J.M.-E.-A.).
Vallès.
Fortin.
Champonnois.
Guibal.
Le Père.
Boucaumont (M.-C -A.)

Aspirans-ingénieurs.

16 mai 1831.

Garella.
Borrel
Bommart.
Favre.
Humann.
Coumes (Jules).
Ducos.
Homberg.
Lamarle (A.-H.-E.).
Perrier.
Boulangé.
de Chamberet Tyrbas.
Kornbrobst.
Letrain.
Meynard.
de Lagallisserie (Gallocher)
Castagnol.
Cavalier.
Desbordes-Borgnis.
Sirodot.

LISTE GÉNÉRALE ET ALPHABÉTIQUE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES DE TOUT GRADE EN ACTIVITÉ.

Nota. La lettre O. désigne les ingénieurs ordinaires ; les lettres *S. ex.* le service extraordinaire.

A

Abrial, ingén. en chef. Morbihan. S. ex.
Adamoli, O. Orne.
Andral, O. Lot.
Anselin, ing. en ch. Indre.
Anthenay (d'), O. Aube.
Armand, O. Réserve.
Astier (d') de la Vigerie ✠, ing. en ch. Seine-et-Oise.
Aubert-Vincelles, ing. en ch. Seine. S. ex.
Aumaître, élève.
Auniet, ing. en ch. Cher. S. ex.
Aurès, O. Gers.
Avril, O. Côte-d'Or. S. ex.

B

Bignac (de), ing. en ch. Vienne.
Bailloud, O. Cher. S. ex.
Bardel, O. Calvados.
Bardonnaut, O. Haute-Marne.
Barré de Saint-Venant, O. Ardennes, S. ex.
Barreau, élève.
Batailler, O. Manche. S. ex.
Baude, O. Seine.
Baudesson, ing. en ch. Seine. S. ex.
Baudre (de) ✠, ingén. en ch. dir. Lot-et-Garonne. Serv. ex.
Baumal, O. Nièvre.
Baumgarten, élève.
Bayard de la Vingtrie, congé.
Bazaine ✠, insp. div. Russie.
Bazaine Vasseur, élève.
Beaudemoulin, O. Cher. S. ex.
Beguin, élève. Hautes-Alpes.
Belanger, O. Ardennes. S. ex.
Belgrand, élève.
Belin, O. Allier.

Belliotte, O, Cher. S. ex.
Belu ✠, ing. en ch., dir., Somme.
Berdoulat, ing. en ch., congé.
Bergis, élève.
Bérigny, O. ✠, insp.-gén.
Bernard ✠, ing. en chef. Marine. (Port de Toulon.)
Berthault, O. Saône-et-Loire.
Berthelin, élève.
Berthelmy, ing. en ch. Réserve.
Berthier, élève.
Berthot, O. Saône-et-Loire.
Besson (de), O. Cantal.
Bétourné aîné, O. Orne.
Bétourné jeune, O. Eure-et-Loir.
Bevotte (de), élève.
Billaudel ✠, ing. en ch. Gironde. S. ex.
Blanchard (J.-L.) ✠, ing. en ch. Ille et-Villaine.
Blanchet, O. Somme.
Blanvillain ✠, ing. en ch. Pas-de-Calais.
Bleschamp, O. Seine-et-Oise.
Blondat, O. Rhône.
Boisvillette (de). *Voir* Guérineau.
Bommart, asp. Oise. S. ex.
Bonamy, élève. Lot.
Bonnet, dit Paillerets, O. Lozère.
Bonnet, élève.
Bonnetat ✠, ing. en ch. dir. Côte-d'Or. S. ex.
Borgognon, O. Manche.
Bormans (de), O. Aveyron.
Borrel, asp. Haute-Garonne.
Bosquillon ✠, ing. en ch. directeur. Nord.
Boucaumont (M.-L.-A.), O. Nièvre.
Boucaumont (M.-C.-A.), O. Allier.
Boucher de la Rupelle ✠, ing. en ch. Yonne. S. ex.
Boudhors, O. Haute-Saône.
Boulangé, asp. Loire.
Boulnois (de), O. Sarthe.
Bouniceau, élève.
Bourges (de) ✠, ing. en ch. direct. Loiret. S. ex.
Bourrousse de Laffore aîné, ing. en ch. Lot-et-Garonne.
Bourrousse de Laffore jeune, O. Lot-et-Garonne.
Bouvier, ing. en ch. Ardèche.
Brégeon, O. Morbihan.
Bremontier, ing. en ch. Seine-et-Marne.
Breton, élève.
Bréville (Onfroy de), O. Oise.
Bricheteau Morandière, élève.
Bridenne, O. Lot-et-Garonne. S. ex.
Brière de Moudétour ✠, ing. en ch. Oise. S. ex.
Buhot, O. Cher.
Busche, O. Cher. S. ex.

C

Cabrol, ing. en ch. Tarn.
Cadet de Limay ✠, insp. div.
Cahouet, O. ✠, insp. gén. hon. Conseil général des ponts et chaussées.
Cailloux, O. Basses-Pyrénées.
Callier, ing. en ch. Creuse.
Cambacérès, O. Aisne.
Camme, O. Landes.
Canteloube (de), O. Tarn-et-Gar.
Capella, élève. Pyrénées-Orientales.
Carbon, O. Morbihan.
Caristie ✠, O. Yonne.
Cassanac, élève.
Castagnol, asp. Loir-et-Cher.
Cavalier, asp. Oise. S. ex.
Cavenne ✠, insp. gén.
Caze (de), élève.
Cerf, O. Haute-Loire.
Chalumeau, O. Charente-Infér.
Chamberet (de), asp. Jura.
Chambette, O. Réserve.
Champonnois, O. Morbihan. S. ex.
Chanoïne, O. Nièvre. S. ex.
Chaperon, élève.
Chappotin (de), O. Loire-Inf.
Charbonnières, O. Haut-Rhin.
Charié, O. Nièvre. S. ex.
Chevalier (Michel), ing. en ch. Réserve.
Chrétien Lalanne, élève.
Coïc ✠, insp. div.
Coiquaud, O. Ille-et-Villaine. S. ex.
Collignon, O. Mayenne.
Collin, élève.
Colomès de Juillan, O. H.-Pyr.
Commier, O. Aveyron.
Comoy, O. Saône-et-Loire. S. ex.
Cordier ✠, insp. div.
Coriolis ✠, O. (Éc. polytechnique, École des ponts et chaussées.) Seine.
Cormier ✠, insp. div.
Cormier, élève.

Corne, ing. en ch. Doubs. S. ex.
Coster, O. Marne.
Cottin de Melville. *Voir* Melville.
Couche, élève.
Couderc aîné ✠, ing. en ch. Tarn.
Couderc jeune, ing. en ch. Oise.
Coulaine (Quirit de), élève.
Coumes (Jules), asp. B.-Rhin. S. ex.
Coumes (Antoine). élève
Courant, O. Seine-Infér. S. ex.
Courcelle, élève.
Courtois, O. Marne.
Cousin, ing. en ch. Dordogne
Cousinery, ing. en ch. Réserve.
Couturat, ing. en ch. Bas-Rhin. S. ex.
Couturier, élève. Gironde.
Crassons, ing. en ch. Gers.
Crévoisier, élève.
Crozet ✠, ing. en ch. Isére.
Cuel, ing. en ch. Nord.

D

Dajot, O. Seine-et-Marne.
Damai-Durumain, élève. H.-Rhin.
Dan de la Vauterie ✠, ing. en ch. Manche.
Darcy, O Côte d'Or.
Dausse, O. Loiret.
Davaine, O. Nord.
Debout, O. Aisne. S. ex.
Decharme, élève.
Declosets, ing. en ch. Meuse.
Defontaine ✠, ing. en ch. S. ex.
Dejardin, O Loiret.
Delamotte. (Quatresoux), élève.
Delaporte, ing. en ch. Ariège.
Delarue, O. Jura.
Delaserre, O. Nord.
Delerue, élève. Dordogne. S. ex.
Demaubué, O. Deux Sèvres.
Demonet de Lamarck. *Voir* Lamarck (de).
Denoël, ing. en ch. Morbihan.
Deroys-Saint-Michel, asp. Congé.
Derrien ✠, ing. en ch. Maine-et-Loire.
Desbordes, asp. Finistére. S. ex.
Deschamps, O. ✠. insp. gén.
Deschamps, O Gironde.
Deslandes de Lancelot, ing. en ch. Mayenne
Despéramont, O. Pas-de-Calais.
Destrem aîné, O. Aude.
Destrem jeune ✠, O. (Russie).
Devilliers (du Terrage) ✠, insp. div.
Didion, O. Allier. S. ex.
Dinet. O. Réserve.
Don, élève.
Dor, ing. en ch. Charente-Infér.
Doré, O Bas-Rhin.
Doyat, O. Gard.
Drappier, ing. en ch. Sarthe.
Dieppe, O. Côtes-du-Nord.
Drœling, élève. C.-du-Nord. S. ex
Dubrac, O. Indre-et-Loire.
Ducos, asp. Basses-Pyrénées.
Duflaut, O. Indre-et-Loire.
Dufour, O. Somme.
Dufresne, élève.
Dugué, O. Sarthe.
Duleau ✠, ing. en ch. (Ecole des Ponts et Chaussées). Seine. S. ex.
Dumas, ing. en ch. Loire.
Dupuit, O. Sarthe.
Durant Desaulnois, élève.
Dutens ✠, insp. gén.
Dutens jeune, ing. en ch. Cher. S ex.
Duval ✠, ing. en ch. Var.
Duvaux, O. Charente.
Duvignaud, O. Maine-et-Loire.

E

Egault ✠, ing. en ch. Cher.
Emmery ✠, ing. en ch. Secrétaire de la commission des Annales.
Epailly, ing. en ch. Drôme.
Eudel ✠, ing. en ch. Indre-et-Loire.
Eustache ✠, insp. div.

F

Fabre ✠, ing. en ch. (Russie).
Favier ✠, insp. div.
Favre, asp. Vienne.
Féburier, O. Morbihan. S. ex.
Fèvre ✠, insp. div.
Floucaud, O. Corrèze.
Fortin, O. Indre-et-Loire.
Fouache, O. Somme. S. ex.
Foulon, O. Nord.
Fouques-Duparc O. ✠, ing. en ch., dir. (Marine). Manche. S. ex.
Fouques-Duparc, élève. Hautes-Pyrénées.

Fourier, O. Maine-et-Loire.
Fournet, ing. en ch. H.-Rhin.
Fournier, élève.
Franqueville (Franquet de), élève.
Fresnel ✠, ing. en ch. (secrétaire de la Commission des phares).
Frimot, O. Finistère.
Frissart ✠, ing. en ch. Seine-Inférieure. S. ex.
Fuix, O. Pyrénées-Orientales.

G

Gaignière, O. Tarn.
Garella ✠, ing. en ch., dir. Bouches-du-Rhône.
Garella (Jos.-Hyacinthe), asp. Conseil des ponts et chaussées.
Garnier, O. Indre.
Gaschon, ing en ch. Hérault.
Gaudin ✠, ing. en ch. Réserv.
Gayant, O. Seine-Inférieure.
Gayffier (de), élève. Indre.
Gendarme de Bévotte, élève.
Genieys, ing. en ch. Seine. S. ex.
Gensolen, O. Bouches-du-Rhône.
Geoffroy, O. Aude.
Gerard, O Réserve.
Gigot, élève. Eure.
Gimmig, O. Var.
Girard, O. Ile-et-Vilaine.
Girault, O. congé.
Gorsse ✠, insp. div.
Goubeau, O. Charente.
Goury ainé ✠, ing. en ch. dir. Finistère.
Goury jeune ✠, ing. en ch. Doubs.
Goux, élève. Ain.
Grandin, O. Loir-et-Cher.
Grangent ✠, ing. en ch. dir. Gard.
Grellet, élève. Haute-Vienne.
Grellet du Peirat ✠, ing. en ch. Réserve.
Grétry, O. Réserve,
Gricourt, O. Marne.
Grillet de Serry, élève.
Grullet, O. Aude.
Guerre de S^t.-Odille, élève.
Guérin, élève. Saône et-Loire.
Guérineau de Boisvillette, O. Eure-et-Loir.
Guibal, O. Meurthe.
Guibourg, O. Loire-Infér.
Guichard, O. Dordogne.
Guillaume, O. Isère.
Guillebon, O. (École des ponts et chaussées). Oise. S. ex.
Guyot, élève.
Guyton, ing. en ch. H.-Marne.

H

Haranguier (d') de Quincerot, ing. en ch. dir. Cher. S. ex.
Herlincourt (Wartelle d'), élève.
Henriot, élève.
Henry, O. Ardennes. S. ex.
Hernoux, O. Côte-d'Or.
Hesse, ing. en ch. Loir-et-Cher.
Homberg, asp. Seine.
Hostel (d'), ing. en ch. Orne.
Houssaye, élève. Haute Vienne.
Hubert, O. Arriège.
Huibrate, O. Corrèze.
Humann, asp., conseil des ponts et chaussées.
Hurel ✠, ing. en ch. Côte-d'Or.
Husson (Jean-Franç.-Denis) ✠, ing. en ch. Bas-Rhin.
Husson (Nicolas-François), O. Gers.

J

Jaquemet, élève.
Jaquiné, ing. en ch. Meurthe.
Jaquiné, O. Vosges.
Jandel, O. Meurthe.
Jegou (Auguste), O. Dordogne.
Jegou (Yves), O. Loire-Inférieure, S. ex.
Jemois, O. Cher. S. ex.
Job, O. Niévre. S. ex.
Jollois ✠, ing. en ch. dir. Seine.
Joly, élève. Rochefort, marine.
Jordan, O. Rhône.
Jordan, élève. Ardèche.
Josserand, O. Drôme.
Journet, O. Ardèche.
Jousselin ✠, insp. div.
Jousselin jeune, ing. en ch. Yonne.
Jouvin, ing. en ch. Corse.
Jullien, O. Niévre. S ex.
Juvigny (Leonard de), ing. en chef. Saone-et-Loire.

K

Kermel (de), ing. en ch. Côtes-du-Nord. S. ex.
Kleitz, élève.
K'maingant (M.-F) ⁂, ing. en ch. Rhône.
K'maingant (Y.-V.-N.), O. Puy-de-Dôme.
Kolb, élève.
Kornprobst, asp. Doubs.
Kreysselle O. Haute-Saône.

L

Lacave, O. Loiret.
Lachaume, O. Haute-Saône.
Lacordaire ⁂, ing. en ch. Côte-d'Or. S. ex.
Lacroix, élève.
Ladévèze, ing. en ch. Aude.
Laffore de). *Voir* Bourousse de Laffore.
Lagallisserie (de), asp. Seine. S. ex.
Laguerenne ⁂, ing. en ch. Basses-Alpes.
Lalanne. *Voyez* Chrétien.
Lamandé, O. ⁂, insp. div.
Lamarck (de), O. Seine. S. ex.
Lamarle (A.-D.-G.-G.), O. Nord.
Lamarle (A.-H.-E.), asp. Pas-de-Calais.
Lambert (Léon), élè. Var. (Marine.)
Lambert (Henri), élève.
Lamblardie ⁂, insp. div. (Marine.)
Lannoy (Reignauld de), élève.
Laroche (Trotté de) ⁂, ing. en ch. Finistère. (Marine).
Larue, O. Manche.
Laurent, O. Morbihan. (Marine.)
Laval, O. Landes.
Lebasteur, O. Nièvre. S. ex.
Leblanc (Pierre), ing. en ch. Vaucluse.
Leblanc (P.-Fréd.), O. Yonne.
Lebreton, O. Aisne.
Lebrun, élève.
Leclerc, O. Char.-Inf. S. ex.
Lecor ⁂, ing. en ch. C.-du-Nord.
Ledure, O. Loire.
Lefort-Latour, élève.
Lefranc ⁂, ing. en ch. Hautes-Pyrénées.
Lefrançois, O. Seine-et-Marne.
Léger, O. Bas-Rhin.
Legrand O. ⁂, ing. en ch. (secrét. du conseil général des ponts et chaussées.)
Legraverend ⁂, O. Seine. S. ex.
Legrom, O. Haut-Rhin. S. ex.
Leguay, O. Ille-et-Vilaine.
Lehot, O. (École polytechnique).
Lejeune, ing. en ch. Loiret. S. ex.
Lejoindre, O. Moselle.
Le Masson, ing. en ch. Moselle.
Le Mercier, élève.
Lemièrre, O. Loire-Infér.
Lemoyne (Jean-Jacques), O. Hérault.
Lemoyne (N.-R.-D.), O. Charente-Inférieure. (Marine.)
Lenglier, ing. en ch. Morbihan. S. ex.
Léon, O. Loir-et-Cher.
Lepère, O. Eure.
Lepord, élève. Morbihan. S. ex.
Lequesne, ing. en ch. Hautes-Alpes.
Lerouge, O. Cantal.
Leroux ⁂, ing. en ch. Manche. (Marine.)
Leroy, ing. en ch. Ardennes. S. ex.
Lescure de Bellerive, ing. en ch. Char.-Inf. S. ex.
Lessore, O. Seine-Inférieure.
Letellier ⁂, insp. div.
Letocart ⁂, O. Isère.
Letrain, asp. Loire.
Levaillant de Bovent ⁂, ing. en ch. Cantal.
L'Éveillé, élève. Finistère. Marine.
Lhoste de Moras ⁂, ing. en ch. Aube.
Limousin, O. Ardennes.
Livache, ing. en ch. Bouches-du-Rhône. S. ex.
Longeaux (de), élève.
Louiche-Desfontaines, O. Ois. S. ex.
Loyer, O. Landes.
Loysel, O. Hérault.

M

Machart, élève.
Maffre, O. Hérault.
Magdelaine, ing. en ch. Som. S. ex.
Maguès, ing. en ch. H.-Gar. S. ex.
Maguès, élève.
Maillebiau, O. Lot-et-Garonne.
Maire, élève. Vaucluse.
Malaure, élève. Haute-Garonne.

Mallet (Charles-François) ⁂, insp. div.
Mallet (Jacques) ⁂, ing. en ch. Seine-Inférieure.
Manetti, asp. hon.
Mangeot, O. Finistère. (Marine.)
Marchant, O. Seine. S. ex.
Marcilly. O. Oise.
Maréchal, O. Cher. S. ex.
Marguet, ing. en ch. Pas de-Calais.
Marinet, O. Rhône.
Marne (le Maire de), élève.
Martret-Préville, O. Finistère.
Mary, O. Somme. S. ex.
Masquelez, ing. en ch. Char.-Infér. S. ex.
Masson, O. Vienne.
Mathieu ⁂. ing. en ch. Charente-Inférieure. (Marine.)
Matty de la Tour (de), O. Colon.
Mauger, O. Deux-Sèvres.
Maulbon d'Arbaumont, ing. en ch. Doubs. S. ex.
Maurice, ing. en ch. Pyrén.-Orient.
Melville (de), O. Loire-Inférieure. S. ex.
Ménard de la Groye, élève.
Méquet, O. Manche.
Méquin, O. Côtes-du-Nord. S. ex.
Mercadier ⁂, ing. en ch. Aveyron.
Méry (Amédée-Louis), O. Eure.
Méry (Ed.-H.-Fr.), O. Finistère. (Marine.)
Mesnager ⁂, ing. en ch. dir. Deux-Sèvres.
Meynard, asp. Vaucluse.
Mialhe, O. Réserve.
Michal, O. Seine-et-Marne.
Midy de la Grenneraye, dit Surville.
Minard ⁂, ing. en ch. insp. de l'École des ponts et chaussées.
Moline ⁂, ing. en ch. Eure-et-Loir.
Mondot de Lagorce, ing. en ch. Haute-Garonne.
Moneuze, O. Meuse.
Montet, O. Tarn-et-Garonne.
Montluisant ⁂, ing. en ch. Var. (Marine.)
Montricher (de), élève. Secrétariat du conseil.
Montrond (Fourcheut de), élève. Drôme.
Mordret ⁂, ing. en ch. Eure.
Morandière. *Voir* Bricheteau.
Moreau, O. Côte-d'Or. S. ex.
Morin, O. Côtes-du-Nord.
Mossé ⁂, ing. en ch. Nièvre.
Mossère ⁂, ing. en ch. Doubs. S. ex.
Mouchelet, O. Charente.
Mougel, élève.
Mounier, O. Seine-et-Oise.
Mourlhon, élève.
Muntz, O. Bas-Rhin.

N

Nadault, O. Haute-Marne.
Navarre ⁂, ing. en ch. Loiret.
Navier ⁂, ing. en ch. (École polytechnique, École des Ponts et Chaussées.)
Néhou, O. Pas-de-Calais.
Noël (C.), O. Var. (Marine.)
Noël (E.-F.), O. Seine-et-Oise.

O

O'Brien, ing. en ch. Ain.
Olivier, élève.
Onfroy. *Voir* de Bréville.
Ornay (d'), O. Seine-Inférieure.

P

Paillerets. *Voir* Bonnet.
Parandier, O. Doubs.
Partiot ⁂, ing. en ch. dir., Seine. S. ex.
Pascal, ing. en ch. Loire. S. ex.
Pattu ⁂, ing. en ch. Calvados.
Payen, O. Côte-d'Or. S. ex.
Pellegrini, ing. en ch. Lot.
Perrier, asp. Côte-d'Or. S ex.
Petit ⁂, O. Eure.
Petot, O. Finistère. (Marine.)
Peugeot, élève.
Pic, O. Ain.
Pichard, O. (Suisse.)
Picot, O. Isère.
Pihet, ing. en ch. Haute-Vienne.
Pille, élève.
Pinsonnière (Girard), élève.
Piou ⁂, ing. en ch. Côtes-du-Nord et Ille-et-Vilaine. S. ex.
Plantier (Louis-Joseph), O. Vendée.
Plassiard, élève.
Plessis, O. Charente-Inférieure.
Poirée ⁂, ing. en ch. Nièvre. S. ex.
Poirel, O. Alger.
Polonceau ⁂, insp. div.

Potel, O. Charente-Infér. S. ex.
Potier ✠, ing. en ch. (Russie.)
Pottier (Nicaise), O. Morbihan.
Pouettre, O. Calvados.
Poulle, O. Bouches-du-Rhône.
Pradal, O. (Haute-Garonne.) Canal du Midi.)
Prony (baron de) ✠ O. ✠, insp. gén.; dir. de l'École des ponts et chaussées.
Prudhomme, élève. Haut-Rhin.
Prus, ing. en ch. Alger.

Q

Quesney, O. Calvados.
Quilhet, ing. en ch. Jura.

R

Rabourdin, ing. en ch. (Colonies.)
Raffeneau de Lile ✠, ing. en ch. Aisne.
Raucourt. O. Réserve.
Raynal, O. Hérault.
Regnard-Roux, O. Saône-et-Loire.
Regy, O. Gironde.
Reibell ✠, ing. en ch. Morbihan. (Marine.)
Remise, élève.
Renaud. O. Côtes-du-Nord. S. ex.
Rérolle, O. Maine-et-Loire.
Reydellet, O. Ain.
Reynard, O. Saône-et-Loire. S. ex.
Reynaud, élève.
Richelot, élève.
Richer ✠, ing. en ch. Vendée.
Robillard, ing. en ch. Yonne S. ex.
Robin (Adolphe), ing. en ch. (Haute-Saône.)
Robin (P.-E.), O. Seine-et-Marne
Robinot, ing. en ch. Loire-Inférieure. S. ex.
Rolland de Ravel, O. Rhône.
Romany, O. Oise.
Roquefeuil, O. Seine-Inférieure.
Rougemont (Balisson de), élève.
Rousseau, ing. en ch. Marne.
Rumeau, O. Seine-et-Oise.

S

S^t.-Aubin, ing. en ch. Haute-L.
S^t.-Claire (Tonnet de), élève.
S^t.-Guilhem, O. Haute-Gar.
S^t.-Venant. *V.* Barré de S^t.-Venant.
Sallebert, élève.
Salomon-Boisroulier, O. Vendée.
Schwilgué, O. Seine Inférieure.
Schwilgué, élève.
Sénéchal, O. Congé.
Sermet (de), O. Seine-et-Oise
Sganzin ✠ O. ✠, insp. gén. (marine.)
Sganzin, O. Morbihan. (Marine.)
Siau, O. Isère.
Silans (Passerat de), élève.
Silguy (de) ✠, ing. en ch. Landes.
Sirodot, asp. Aisne.
Soleau, O. (Colonies.)
Spinasse ✠, ing. en ch. Corrèze.
Stapfer, O. Seine.
Surville (Midy de la Greneraye), O. en congé.

T

Tabuteau, élève.
Taillefert, ing. en ch. Charente.
Talabot, O. Gard. S. ex.
Tarbé de Vauxclairs, ✠ O. ✠, insp. gén.
Tarbé de Vauxclairs, O. Seine.
Tardy, élève.
Thénard, ing. en ch. Dordogne. S. ex.
Thirion, O. Aube.
Thuret, (Roquecave-d'Haumières), ing. en ch. Puy-de-Dôme.
Tostain, O. Manche. S. ex.
Tourneux ✠, ing. en ch. Vosges.
Toussaint, O. Yonne.
Thoyot, élève.
Trit, élève. Lozère.
Trudon, ing. en ch. Allier.

U

Uhrich, O. Aube.

V

Vaissière, ing. en ch. Tarn-et-Garonne.
Vallée, ing. en ch. Saône-et-Loire. S. ex.
Vallès, O. Tarn.
Vallot (S.) ✠, ing. en ch. (École des ponts et chaussées.)

Vallot (J.-C.), O. Seine-et-Oise.
Vauquelin, O. Cher. S. ex.
Vauthier, O. Dordogne.
Vauvilliers ☘, insp. div.
Vergès (de), O. Congé.
Vergez, élève.
Viallet, ing. en ch. Lozère.
Viard, ing. en ch. Basses-Pyrénn.
Vicat ☘, ing. en ch. Lot. S. ex.
Vie, O. Arriège.
Vignon, O. Yonne.
Vigoureux ☘, ing. en ch. Nièvre. S. ex.
Vimal, O. Puy-de-Dôme.
Vinard, ing. en ch. Côte-d'Or. S. ex.
Vincent, O. Meuse.
Viollet ☘, O. Vendée. S. ex.
Vionnois, O. Basses-Pyrénées.
Virla, O. Manche. (Marine.)
Vogin, élève
Vuillet, O. Doubs.
Vuitry, O. Congé.

W.

Wenger. O. Moselle.
Wiotte ☘, ing. en ch. Loire-Inférieure.

Z.

Zeiller, élève.

Ingénieurs-géographes.

Duhamel. Charente-Inférieure. (Marine.)
Lanjuinais. Loire-Inférieure. Canal de Nantes à Brest.

Ingénieurs de tout grade en retraite.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départemens.
MM.			
Amiel.	ing. ord.	Perpignan.	Pyrénées-Or.
Andréossi.	ing. ord.	Castelnaudary.	Aude.
Arnauld.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Arnollet.	ing. en chef.	Dijon.	Côte-d'Or.
Astruc.	ing. ord.	Tarascon.	B.-du-Rhône.
Auzillion.	ing. en chef.	Montpellier.	Hérault.
Barbot ☘.	ing. en chef.	Dunkerque.	Nord.
Bazin de l'Orme.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Becquey de Beaupré ☘.	insp. div. hon.	Paris.	Seine.
Beimas.	ing. en chef.	Aurillac.	Cantal.
Bertin.	insp. div. hon.	Paris.	Seine.
Bezin.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Bondon.	ing. en chef.	Martigues.	B.-du-Rhône.
Borot ☘.	ing. ord.	Dijon.	Côte-d'Or.
Bouessel ☘.	insp. div.	Rennes.	Ille et-Villaine
Brun.	ing. ord.	Saint-Sever.	Landes.
Burdelot.	ing. ord.	Rennes.	Ille-et Villaine.
Busson.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Cabouet, O. ☘.	insp. gén. h. ayant voix délibérative au conseil.	Paris.	Seine.
Candau.	ing. ord.	Niort.	Deux-Sèvres.
Cairon ☘.	insp. div.	Lyon.	Rhône.
Catherinot.	ing. ord.	Saint-Gaudens.	Haute-Garonne.
Chabanne.	ing. ord.	Lons-le-Saulnier.	Jura.
Chamberet (de).	ing. en chef.	Lons-le-Saulnier.	Jura.
Chantron.	ing. ord.	Moulins.	Allier.
Chaubry ☘.	insp. gén. hon.	La Flèche.	Sarthe.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départemens.
MM.			
Cherrier.	ing. ord.	Le Mans.	Sarthe.
Cherrier.	ing. en chef.	. . . .	. . . .
Clausade.	ing. en chef.	Toulouse.	Haute-Garonne.
Coinchon.	ing. ord.	Moulins.	Allier.
Cormier.	ing. en chef hon.	La Limousinière.	Loire-Inférieure.
Courteau.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Daudin.	ing. en chef.	Le Mans.	Sarthe.
Daugy.	ing. ord.	Tonnerre.	Yonne.
Defougères ✠.	insp. gén. hon.		
Defuge.	ing. ord.	. . . .	. . . .
Degaros.	ing. en chef.	Bar.	Meuse.
Delatombe ✠.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Delbergue-Cormont.	insp. div. hon.	Saint-Lô.	Manche.
Desessarts.	ing. ord.	Tours.	Indre-et-Loire.
Drappier.	insp. gén.	Paris.	Seine.
Duboys-Dessauzais.	insp. div.	Châlons.	Marne.
Ducret.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Dufossat.	ing. ord.	Périgueux.	Dordogne.
Duplanier.	ing. en chef.	Guéret.	Creuse.
Durand.	insp. div. hon.	Nîmes.	Gard.
Duvergier.	ing. en chef.	Blois.	Loir-et-Cher.
Eisenman.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Fabre.	ing. en chef.	Brignolles.	Var.
Féral.	ing. en chef.	Pont-Audemer.	Eure.
Fontoin.	insp. div. hon.	Lectoure.	Gard.
Fournier.	ing. ord.	Compiègne.	Oise.
Fromont.	ing. ord.	Chaumont.	Haute-Marne.
Gengoult de Clairville ✠.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Girard O. ✠.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Girardeau.	ing. ord.	Besançon.	Doubs.
Giroud.	ing. ord.	Montpellier.	Hérault.
Grasset.	ing. ord.	La Charité.	Nièvre.
Guillemot ✠.	ing. en chef.	Mâcon.	Saône-et-Loire.
Hageau ✠.	insp. div.	Clamay.	Nièvre.
Haton.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Havet.	ing. en chef.	Angers.	Maine-et-Loire.
Havet.	ing. ord.	Poitiers.	Vienne.
Hébert.	ing. en chef.	Mont-Didier.	Somme.
Hillon.	ing. ord.	Alençon.	Orne.
Houssin.	insp. div. hon.	Bar-le-Duc.	Meuse.
Janot.	ing. ord.		Saône-et-Loire.
Janson-Desfontaines.	ing. ord.	Gap.	Hautes-Alpes.
Jobert.	ing. ord.	Béfort.	Haut-Rhin.
Lamarle.	ing. en chef.	Mézières.	Ardennes.
Lebrun.	ing. ord.	Rennes.	Ille-et-Villaine.
Leclere ✠.	insp. div.	La Rochelle.	Charente-Inf.
Le Père ✠.	insp. div.	Paris.	Seine.
Lescaille (de) ✠.	insp. div. hon.	Évreux.	Eure.
Lessan ✠.	insp. div.	Besançon.	Doubs.
Letertre.	ing. ord.	Saint-Lô.	Manche.
Letexier.	ing. ord.	Chaumont.	Haute-Marne.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départemens.
MM.			
L'Eveillé.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Liard C. ✠.	insp. gén.	Besançon.	Doubs.
Luczot.	ing. en chef.		
Mandar ✠.	ing. en chef.	Paris.	Seine.
Marandat.	ing. ord.	Nevers.	Nièvre.
Mariés.	ing. en chef.	Alby.	Tarn.
Martin.	ing. ord.	Bordeaux.	Gironde.
MartretPréville✠.	ing. en chef.	Lorient.	Morbihan.
Maurette.	ing. ord.	Nancy.	Haute-Garonne.
Mengin ✠.	ing. en ch. dir.	Nancy.	Meurthe.
Mesnard.	ing. en chef.	Tulle.	Corrèze.
Michaux.	ing. ord.	Senlis.	Oise.
Nazeret.	ing. en chef.	Montbrison.	Loire.
Normand.	ing. ord.	Saumur.	Maine-et-Loire.
O'Farell (Pierre.)	ing. ord.	Le Puy.	Haute-Loire.
Pelée.	ing. ord.	Valognes.	Manche.
Perier.	ing. ord.	Dijon.	Côte-d'Or.
Perrache.	ing. ord.	Aix.	Bouch.-du-Rhône.
Petrucci.	ing. en chef.	Grenoble.	Isère.
Pierret.	ing. ord.	Chaumont.	Haute-Marne.
Pin.	ing. ord.	Naurouze.	Aude.
Plagniol.	ing. en ch. hon.	Privas.	Ardèche.
Plainchant.	ing. en chef.	Nevers.	Nièvre.
Plantier.	ing. ord.	Nantes.	Loire-Inférieure.
Poignant.	ing. ord.	St.-Thibaud-sous-Sancerre.	Cher.
Portal.	ing. ord.	Rouen.	Seine-Inférieure.
Quevanne.	ing. en chef	Chartres.	Eure-et-Loir.
Raimbaux.	ing. ord.	Rouen.	Seine-Inférieure.
Rance ✠.	ing. en chef.	Montrichard.	Loir-et-Cher.
Ratoin.	ing. ord.	Clermont.	Puy-de-Dôme.
Rauch.	ing. ord.	Paris.	Seine.
Reynaud.	ing. ord.	Toulouze.	Haute-Garonne.
Rigollot.	ing. en chef.	Moulins.	Allier.
Robin	ing ord.	St.-Avold.	Moselle.
Robiquet.	ing. en chef.	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Rouan.	ing. ord.	Clermont.	Puy-de-Dôme.
Rouget.	ing. en ch.	Avignon.	Vaucluse.
Roulhacde Pereix.	ing. en ch.	Bourges.	Cher.
Roussigné ✠.	insp. div.	Paris.	Seine.
Royer.	ing. ord.	Strasbourg.	Bas-Rhin.
Roze.	ing. en chef.	Sens.	Yonne.
St.-Genis ✠.	insp. div. adj.	Libourne.	Gironde.
Salmon.	ing. ord.	Montargis.	Loiret.
Sauclières.	ing. ord.	Apt	Vaucluse.
Saussine.	insp. div.	Narbonne.	Aude.
Sevenier.	ing. ord.	Gap.	Hautes-Alpes.
Souhart.	ing. en ch. hon.	Beauvais.	Oise.
Strolz.	ing. ord.	Nancy.	Meurthe.
Sutil ✠.	insp. div. hon.	Paris.	Seine.
Tandol.	ing. en ch. hon.	Montauban.	Tarn-et-Garonne.
Tennay.	ing. en chef.	Foix.	Arriège.
Thibord.	ing. ord.	Felletin.	Creuse.
Thibord.	ing. en chef.	Laon.	Aisne.
Thouret	ing. en chef.	Nevers.	Nièvre.

Noms.	Grades.	Résidences.	Départemens.
Treilles Ste.-Croix.	ing. ord.	Nantes.	Loire-Infér.
Treton-Dumousseau.	ing. en ch.	Paris.	Seine.
Treton-Dumousseau.	ing. en ch.	Perpignan.	Pyrén -orient.
Vaillant.	ing. ord.	Mâcon.	Saône-et-Loir.
Vallou-Boisroger.	ing. en ch. hon.	Chartres.	Eure-et-Loir.
Vivien.	ing. ord.	Viviers.	Ardèche.

Ingénieurs-géographes.

Clément.	ing. géog.	St.-Lô.	Manche.

Veuves d'ingénieurs.

Noms des Veuves.	Noms des Maris.	Grades de ces ingén.	Résidences.	Départemens.
Champossin de St.-Silvestre.	Advyné.	Ing. en chef.	Draguignan.	Var.
Seghers.	Alis. Desgranges.	*Idem.*	Besançon.	Doubs.
Lemat.	Aufray.	*Idem.*	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Payn Dupéron.	Baillet.	*Idem.*	Paris.	Seine.
Labadens.	Bailly.	Ing. ord.	Toulouse.	Haute-Garonne
Voiret.	Baltus.	*Idem.*	Villefranche.	Rhône.
Coulon.	Beauson.	Ing. en chef.	Arras.	Pas-de-Calais.
Dumoustier.	Beillard.	Ing. ord.	Rennes.	Ille-et-Vilaine.
Guilhon.	Bertheau-Duchesne.	Ing. en chef.	Montauban.	Tarn-et-Garon.
Bouloumié.	Billoin.	*Idem.*	Cahors.	Lot.
Laurent.	Boistard.	Ing. en chef dir.	Paris.	Seine.
Bayard.	Bouchon.	Ing. ord.	Ferté-s.-Jouarre.	Seine et Marne.
Pinon.	Bourin.	Ing. en chef.	Châteauroux.	Indre.
Bernon.	Brédif.	*Idem.*	La Rochelle.	Charente-Infér.
Huard de l'Enclos.	Brisson.	Insp. div.	Paris.	Seine.
Corsi.	Brue.	Ing. ord.	La Ciotat.	Bouches-du Rh.
de Facien.	Brun.	Ing. en chef.	Albi.	Tarn.
Brossard de la Farge.	Busson.	*Idem.*	Tulle.	Corrèze.
de la Rivière.	Cachin.	Insp. gén.	Paris.	Seine
Destriches.	Cadet-Limay.	*Idem*	Châteauroux.	Indre.
Massé.	Céard.	Insp. div.	Paris.	Seine.
Pra.	Chabord.	Ing. en cehf.	Valence.	Drôme.
Vexiau.	Champion - Labretonnière.	Ing. en chef.	La Rochelle.	Charente-Infér.
Peneau.	Charles.	Ing. ord.	Châteauroux.	Indre.
Saint-Jean.	Chevalier.	Ing. ord.	Durtal.	Maine-et-Loire.
Laurens.	Coudere.	Ing. ord.	Montauban.	Tarn-et-Garon.
Andrieu.	Cournon.	Ing. en chef.	Clermont.	Puy-de-Dôme.
Fonnade.	Courtallon.	*Idem.*	Cadillae.	Gironde.
Chandos.	Dallard.	Ing. ord.	Libourne.	Gironde.
Sallé.	Dalesme.	*Idem.*	Limoges.	Haute-Vienne.
Couturier.	Dausse.	Insp. div.	Grenoble.	Isère.
Lespiau.	Dedaux.	Ing. ord.		
Pillot.	Dehaie.	*Idem.*	Avesnes.	Nord.
Darbon.	Delisle (Daubian).	Ing. en chef hon.	Givet.	Ardennes.
de Saint-Hubert.	Desailly.	Ing. ord.	Nancy.	Meurthe.
Cazauranne.	Descolins.	Insp. div.	Verdun.	Moselle.
Ecoffet.	Descolins.	Ing. ord.	Strasbourg.	Bas-Rhin.
Kerguelin de Kerbiquet.	Detaille.	Ing. en chef.	Clermont.	Puy-de-Dôme.
d'Hermand de Cléry.	Dincourt de Metz.	Insp. div.	Brest.	Finistère.

Noms des Veuves.	Noms des Maris.	Grades de ces ingén.	Résidences.	Départemens.
Delmst.	Dru.	Ing. ord.	Château-Thierry.	Aisne.
de la Jarrage.	Dumont.	Ing. en chef.	Limoges.	Haute-Vienne.
Bochon.	Duperron.	Insp. g. des boul.	Paris.	Seine.
Baldhier.	Duvivier.	Ing. ord.	Chartres.	Eure-et-Loir.
Brien.	Fabulet.	*Idem.*		
Dubrac.	Faye.	*Idem.*	S.-Benoît-du-Sault	Indre.
dary.	Figeac.	Ing. en chef.	Narbonne.	Aude.
Veiskof.	Filliette.	Ing. ord.	Strasbourg.	Bas-Rhin.
etit.	Fleuret.	Profess. de fortifi. à l'école royale milit. de Paris.	Pont-à-Mousson.	Meurthe.
des.	Fontenay.	Ing. en chef.		
Longchamp.	Forey.	*Idem.*	Brémur.	Côte-d'Or.
us.	François.	Ing. ord.	Paris.	Seine.
bery.	Freminville.	Ing. en chef.	Paris.	Seine.
ame.	Frignet.	Ing. ord.	Orléans.	Loiret.
ifron.	Gardeur-Lebrun.	Insp. gén.	Paris.	Seine
Bérigny.	Gayant.	*Idem.*	Paris.	Seine.
erin.	Gendrier.	Ing. en chef.	Blois.	Loir-et-Cher.
rnay.	Georget.	*Idem.*	Carcassonne.	Aude.
artin.	Grangez.	*Idem.*	Evreux.	Eure.
bul de Beaumont.	Grepinet de S.-Maurice.	*Idem.*	Caen.	Calvados.
arestier.	Guérinot.	Ing. ord.	Saintes.	Charente-Infér.
rtraud.	Guillemot.	*Idem.*	Vitry.	Marne.
alot.	Gniol.	*Idem.*	Montargis.	Loiret.
emin.	Hémery.	*Idem.*	Paris.	Seine.
dlat.	Henri.	*Idem.*	Gentilly.	Seine.
bille.	Hervouet.	*Idem.*	Nantes.	Loire-Infér.
ichel.	d'Ingler.	Ing. en chef.	Nismes.	Gard.
achereau.	Jahan.	Ing. ord.	Tours.	Indre-et-Loire.
ry Foreau.	Jolly.	Ing. ord.	Chartres.	Eure-et-Loir.
Bct.	Lacoste.	*Idem.*	Grenoble.	Isère.
dhe.	Lallié.	Ing. en chef.	Lyon.	Rhône.
sen.	Lamandé.	Insp. gén.	La Flèche.	Sarthe.
agnan-Champromain	Lapeyre.	Ing. en chef.	Poitiers.	Vienne.
laria.	Laurenein.	Ing. ord.	Rochefort.	Charente-Infér.
uedier.	Leboullenger.	Ing. en chef.	Melun.	Seine-et-Marn.
ris de Saint-Germain.	Lebourgeois.	Ing. ord.	Laval.	Mayenne.
bassier.	Lejolivet.	Insp. gén.	Dijon.	Côte-d'Or.
umaire.	Le Jolivet.	Ing. ord.	Yvetot.	Seine-Inférieu.
lavene.	Lespinasse.	*Idem.*	Saint-Julia.	Aude.
besaille.	Levatois.	*Idem.*	Paris.	Seine.
autier.	Lingée.	Ing. en chef.	Faucogney.	Haute-Saône.
Boutondon.	Lobligeois.	*Idem.*	Limoges.	Haute-Vienne.
Ladre.	Maignal.	Ing. ord.	Alby.	Tarn.
utel.	Maillard.	Ing. en chef.	Avranches.	Manche.
raine.	Martin.	*Idem.*	Nevers.	Nievre.
icard.	Maury.	*Idem.*	Meaux.	Seine-et-Marne.
rual.	Mercadier.	*Idem.*	Foix.	Arriège.
Ducasse.	Moisset.	*Idem.*	Tarbes.	Hautes-Pyrén.
randliat.	Mongenet.	*Idem.*	Grenoble.	Isère.
Somma.	Montluisant.	*Idem.*	Montélimart.	Drôme.
Chopin.	Montrocher.	*Idem.*	Vierzon.	Cher.
Leclere.	Morisset-Dubréau.	*Idem.*	Dijon.	Côte-d'Or.
Grangent.	O'Farell (F.-A.).	*Idem.*	Viviers.	Ardèche.

Noms des Veuves.	Noms des Maris.	Grades de ces ingén.	Résidences.	Départemens
de Favolle.	Olivier de Vaucelle.	Ing. en chef.	Poitiers.	Vienne.
Richer.	Pecarrère.	*Idem.*	Pau.	Basses-Pyrén
Dalmas de la Peyro e.	Peschcloche.	*Idem.*	Paris.	Seine.
Oudot.	Pierret.	Ing. ord.	Vassy.	Haute-Marne
Charpentier.	Pioche.	Ing. en chef.	Presles.	Aisne.
de Mazerat.	Pironneau.	*Idem.*	Angoulême.	Charente.
Guillebert.	Pitrou.	*Idem.*	Saint-Lô.	Manche.
Lajard.	Plagniol.	Ing. ord.	Aix.	Bouches-du-R
Michel.	Polangie de Rancé.	*Idem.*	Dreux.	Eure-et-Loir.
Gaich.	Pouzols.	Insp. div. hon.	Hières.	Var.
Buor.	Prepetit.	ing. en chef.	Aux Sables.	Vendée.
Eon-Duval.	Rapatel.	*Idem.*	Nantes.	Loire-Inféri.
Baudoin.	Rolland.	Insp. gén.	Paris.	Seine.
Desfeux.	Roulin.	Ing. ord.	Fougères.	Ille-et-Vilaine
Lecomte.	Saget.	Insp. div.	Metz.	Moselle.
de Saint-Gilles.	Saint-Far.	Ing. en chef.	Mantes.	Seine-et-Oise
Rebouti.	Saint-Faust.	*Idem.*	Mauvesin.	Gers.
Nacquart.	Sganzin.	*Idem.*	Toul.	Meurthe.
Caffard de Long.	Simonot de Vertenay.	*Idem.*	Clamecy.	Nièvre.
Maupetit.	Siret.	*Idem.*	Privas.	Ardèche.
Mathieu.	Teissier.	*Idem.*	Paris.	Seine.
Plassan.	Teulère.	*Idem.*	Bordeaux.	Gironde.
Soucy.	Trouille.	*Idem.*	Brest.	Finistère.
Vandockum.	Vigor.	*Idem.*	Epinal.	Vosges.
Gallois.	Vionnois.	*Idem.*	Paris.	Seine.
Delegorgue.	Watbled.	Ing. ord.	Amiens.	Somme.

Conducteurs en activité.

A

Abadie, 3 cl. H.-Pyrénées. Réserve.
Aillet, 3 cl. Manche. S. ex.
Alano, 3 cl. Morbihan.
Albespic, 3 cl. Alger.
Albouy, 2 cl. Tarn.
Allemand, 3 cl. Loir-et-Cher.
Alliez, 3 cl. Hérault.
Alphan, 3 cl. Réserve. Isère.

B

Bataillé, 2 cl. Cher. S. ex.
Beaumont, 2 cl. Colonies.
Becqué, 1 cl. Tarn.
Becqué, 2 cl. Cantal.
Becqué aîné, 3 cl. Tarn.
Becquet, asp. Manche. S. ex.
Belin, 3 cl. Côte-d'Or.
Belhomme, 1 cl. Marne.
Belhomme, 2 cl. Guadeloupe.
Benat, 1 cl. Sec. du cons. gén. des ponts et chaussées. Seine.
Berbudeaux, 3 cl. Char.-Inf. S. ex.
Bernard (Jacques), 2 cl. Cher.
Bernard (Jean-Ant.), 3 cl. Ain.
Bertaux, 3 cl. Charente-Infér.
Bertaux, 3 cl. Manche.
Besaucèle, 3 cl. Haute-Garonne.
Bezulier, 3 cl. Nièvre.
Biétrix, 2 cl. Jura.
Bigeaut, 2 cl. Ille-et-Vil. Réserve.
Billon, 2 cl. Moselle.
Blondel, 1 cl. Isère.
Blondin, 3 cl. Loiret.
Blot, 2 cl. Seine.
Bœch, 2 cl. Bas-Rhin. S. ex.
Boitelle, 3 cl. Congé.
Bonat, 3 cl. Congé.
Bonet, 3 cl. Loire-Infér. S. ex.
Bonnet, 2 cl. Vienne.
Bontemps, 2 cl. Côte-d'Or.
Bossé, 3 cl. Cher. S. ex.

Bossé, 2 cl. Seine. S. ex.
Boudinier, 3 cl. Rés.
Boulanger, 3 cl. Haut-Rhin.
Boulard, 1 cl. Seine. (Commission des phares).
Bourdaloue, 3 cl. Cher. S. ex.
Bourgeois, 2 cl. Saône-et-Loire.
Briquet, 3 cl. Seine-Infér.
Brunel, 2 cl. Oise. S. ex.
Brunet, 3 cl. Var.
Brunet, 3 cl. Aisne.
Buret, 3 cl. Nord. S. ex..
Burgaud, 2 cl. Char.-Inf. S. ex.

C

Calmette, 2 cl. Lot-et-Garonne.
Campain, 2 cl. Réserve.
Cannet, 1 cl. Seine. S. ex.
Caron, 1 cl. Seine-Inf. S. ex.
Caron (Aug.), 3 cl. S.-Inf. S. ex.
Carriol. Lot. Asp.
Caunes, 1 cl. Pyrénées-Orient.
Cayre, 2 cl. Alger.
Ceris, 1 cl. Rhône.
Certain (Jean), 2 cl. Indre.
Certain (Auguste), 2 cl. Indre.
Certain (Aug.) fils, 3 cl. Indre.
Chabert, 2 cl. Gironde.
Chaix, 2 cl. Hautes-Alpes.
Chaix-Bourbon, 3 cl. Isère.
Chambaud, 3 cl. Gard En. congé.
Chapuis, 3 cl. Pas-de-Calais.
Chardau, 1 cl. Eure-et-Loir.
Charpentier, Asp Seine. S. ex
Charpentier (J.-F.), 3 cl. Seine. S. ex.
Chemineau. Mayenne, asp.
Chéronnet, 2 cl. Doubs. Réserve.
Chesneaux, 3 cl. Cher.
Clausade, 1 cl Haute-Gar. S. ex.
Clauset, 1 cl. Réserve.
Clément (Th.), 1 cl. Meurthe S. ex.
Collomb, 2 cl. S.-et-Oise. S. ex.
Colombon, 3 cl. Vaucluse.
Cottin, 3 cl. Réserve.

D

Dalfont, 3 cl. Orne.
Damamin père, 3 cl. Seine-Infér. S. ex.
Daniel, 3 cl. En rés.
Dano, 2 cl. Morbihan, S. ex.
Dano (J.-L.), 1 cl. Morbihan.
Darré, 1 cl. Colonies.
Dausse, 3 cl. Nièvre. S. ex.
Daviot, 1 cl. Seine-Inf. S. ex.
Deboisé, 1 cl. Char.-Inf. S. ex.
Decullant, 1 cl. Réserve.
Degrez, 3 cl. Ardennes. S. ex.
Deinières, 2 cl. Seine. S. ex.
Delarue, 1 cl. Cher. S. ex.
Demay, 3 cl. Lot-et-Garonne.
Deparcieux, 3 cl. Finistère.
Desbeaux, 2 cl. Creuse
Deschamps, 1 cl. Seine. S. ex.
Descormiers, 3 cl. Réserve.
Deshayes, 3 cl. Saône-et-Loire. S. ex.
Desjardins, 2 cl. Colonies.
Deslignières, 1 cl. Congé.
Desteuque. Marne, asp.
Dornier, 1 cl. Doubs. S. ex.
Drot, 1 cl. Seine-et-Oise.
Duboys-Dessauzais, 2 cl. Bouches-du-Rhône.
Drouard, 2 cl. Maine-et-Loire.
Duchesne, 3 cl. Côte-d'Or. S. ex.
Ducrot, 2 cl. Allier.
Dufay, 1 cl. Drôme.
Dufeu, 1 cl. En rés.
Duguet, 2 cl. Lot.
Duhal, 3 cl. Ardennes. S. ex.
Dumas, 3 cl. Loir-et-Cher.
Dupain, 3 cl Seine. S. ex.
Dupeyrat, 1 cl. Colonies.
Duplomb, 3 cl. Landes.
Dupond, 2 cl. Réserve.
Dupont, 3 cl. Alger.
Duroisel, 3 cl. Oise. S. ex.
Duval (Louis), 1 cl. Rés.
Duvau, 1 cl. Rés.

F

Faivre, 3 cl. Morbihan. S. ex.
Fallempin, 3 cl. En réserve.
Fargier. Ardèche. Asp.
Fénéon fils (J.-B.), 2 cl. Saône-et-Loire. S. ex.
Férat fils. Asp. Réserve.
Ferevoux, 2 cl. Basses-Alpes.
Finot, 3 cl. Yonne.
Fisset, 2 cl. Seine-Infér. S. ex.
Forgeot, 3 cl. Haute-Saône.
Fortin, 3 cl. Rés.
Foulon, 1 cl. Réserve.
Fourniel, 3 cl. Seine.
Fournier, 2 cl. Nièvre. S. ex.
Frère, 2 cl. Gironde. S. ex.
Frierdich, 3 cl. Haut-Rhin. S. ex.

G

Gandois, 2 cl. Haute-Vienne.
Garella (Louis), 1 cl. Réserve.
Génie, 3 cl. Réserve.
Geoffroy, 1 cl. S. ex.
Geoffroy, 3 cl. S. ex.
Gianani, 2 cl. Var.
Giobergia, 1 cl. Corse.
Girardeau, 2 cl. Meuse.
Gonon fils. Mayenne. Aspir.
Gosse, 2 cl. Vendée.
Gosse, 3 cl. Morbihan, S. ex.
Goujon, aspirant en congé.
Goutelle, 2 cl. Pyrénées Orientales.
Grimoult, 2 cl. Pas-de-Calais.
Gueret, 1 cl. Seine.
Guesdra, 2 cl. Aube.
Gueux, 1 cl. Allier.
Guillier, 2 cl. rés.
Gustin, 1 cl. Dordogne.
Guy de Ferrières, 1 cl. Colonies.

H

Harache, 2 cl. Calvados.
Hardy, 2 cl. Colonies.
Haury, 2 cl. Seine-et-Oise.
Heller, 1 cl. Seine. (Commission des annales.)
Henriot. Corse, aspirant.
Henry, 1 cl. Colonies
Héral, 1 cl. Aveyron.
Hirel (Ant.), 1 cl. Ille-et-Vilaine.
Hobacq, 2 cl. Pas-de-Calais.
Hucherot, 1 cl. Corse.
Hugoun, 3 cl. Lozère.
Humbert, 3 cl. Corrèze.
Huot, 3 cl. Vosges.

J

Jacotin-d'Arsenne, 2 cl. Yonne, S. ex.
Jacquet, 2 cl.
Javelas fils. Drôme. Aspirant.
Javelas (André). Drôme. Aspirant.
Jobert, 2 cl. Colonies.
Jouanne, 1 cl. Loire-Infér. S. ex.
Jouin, 3 cl. Seine-Inférieure.
Jumel, 3 cl. Morbihan.
Jarlet. Corrèze, aspirant.

K

Karcher, 3 cl. Doubs, S. ex.

L

Laborde, 3 cl. Charente-Inférieure.
Lacaze, 3 cl. réserve.
Ladvocat, 2 cl. réserve.
Lafont, 1 cl. Aude.
Laforgue, 2 cl. rés.
Lamiral, 2 cl. réserve.
Lamy, 3 cl. Jura.
Lange, 3 cl. Cher, S. ex.
Lange, 3 cl. Haute-Garonne. S. ex.
Langevin, 3 cl. Manche. S. ex.
Langloix, 3 cl. Vosges.
Laperrière, 2 cl. Cantal.
Leberrier, 3 cl. Seine-Infér. S. ex.
Lecerre, 3 cl. réserve.
Leguelle, 2 cl. Calvados.
Lemasson, 3 cl. Colonies.
Lespinasse (Aug.), 1 cl. S. ex.
Lettré, 3 cl. Cher, S. ex.
Levée, dit Lemery, 3 cl. Loir-et Cher.
Levillain, 2 cl. Orne.
Lez, 2 cl. Seine-et-Marne.
Lhomme, 3 cl. Seine, S. ex.
Lobbé, 3 cl. Seine-et-Oise.
Lomont, 2 cl. Marne.
Longuépée. Nord, aspirant.
Longuépée, 2 cl. Seine. S. ex.
Loubeau, 2 cl. Deux-Sèvres.
Luyton. Ardèche, aspirant.

M

Macaigne, 3 cl. Nord
Magny, 1 cl. B.-du-Rhône. S. ex.
Maguin, 1 cl. Doubs.
Maillé, 1 cl. Hérault. S. ex.
Maire, 3 cl. Seine-Infér. S. ex.
Malude, 2 cl. Rés.
Malude (Pierre), 3 cl. Cher. S. ex.
Marcelat, 3 cl. Dordogne.
Marchal, 3 cl. Meurthe.
Marie, 3 cl. Alger.
Mariot, 2 cl. Haute-Marne.
Marquay, 3 cl. Loire-Infér. S. ex
Marthe, 1 cl. Colonies.
Mathieu, 2 cl. Yonne.

Maurier, 2 cl. Vaucluse.
Meiffret, 2 cl. Alger.
Michel, 1 cl. Seine. S. ex.
Milleroux, 3 cl. Puy-de-Dôme.
Molinet, 2 cl. Colonies.
Montels, 1 cl. Aveyron.
Morel, 3 cl. Calvados.
Morin, 2 cl. Eure.
Moulinié, 3 cl. Rés.
Muller, 1 cl. Tarn.

N

Negrel, 2 cl. Puy-de-Dôme.
Nivet fils, 3 cl. Seine.
Nozo, 2 cl. Somme. S. ex.

O

Ogé, 1 cl. Aube. S. ex.
Ojam, 3 cl. Congé.
Ollivier, 3 cl. Seine.

P

Page du Chailloux, 2 cl. Colonies.
Pascal, 1 cl. Haute-Saône.
Patot-Grandcourt, 1 cl. Eure.
Peaudecerf, 3 cl. Cher. S. ex.
Pérard de Martinicourt, 2 cl. Indre-et-Loire.
Petit (François), 1 cl. Oise. S. ex.
Peyre, 2 cl. Isère.
Pierret, 1 cl. Haute-Marne.
Pin, 3 cl. Réserve.
Pinel, 2 cl. Seine. S. ex.
Pique, 1 cl. Loire.
Piron, 2 cl. Cher. S. ex
Plana, 3 cl. Tarn-et-Garonne.
Planiol, 1 cl. Lot.
Pognan, 1 cl. Var.
Pognan, 2 cl. Rhône.
Poreaux, 2 cl. Sarthe.
Postaire, 3 cl. Vendée.
Poullain, 3 cl. Meuse.
Prévost. Aube, asp.

Q

Quertier, 1 cl. Seine-Infér.
Quichau Dorfeuille, 3 cl. Vienne.

R

Ragaud, 1 cl. Loire-Inf.
Raguenet, 2 cl. Loire-Inf.
Raout, 3 cl. Réserve.
Raynal, 1 cl. S. ex.
Regnier, 2 cl. Saône-et-Loire.
Regnier (Paul-Eug.), 1 cl. Colon.
Renard, 2 cl. Saône-et-Loire. S. ex.
Retail, 2 cl. Puy-de Dôme.
Robert, 2 cl. Jura.
Robert, 1 cl. Seine. Sec. du cons. gén. des ponts et chaussées.
Robert fils. Meuse. Asp.
Rosbach, 1 cl. Haut-Rhin.
Rossi, 1 cl. Basses-Alpes.
Rouillard fils, 2 cl. Haute-Loire.
Roussel, 3 cl. Seine-et Oise.
Roux, 1 cl. Haute-Loire.
Roziès, 3 cl. Haute-Garonne.
Ruby, 3 cl. Loiret. S ex.
Rue, 3 cl. Ille-et-Villaine.

S

Sabatié, 2 cl. Aude.
Sabde. Aveyron, asp.
Sadet, 3 cl. Cher. S. ex.
Saint-Marc, 2 cl. Deux-Sèvres.
Saillard, 2 cl. Seine.
Saisset, 1 cl. Haute-Garonne. S. ex.
Sans, 1 cl. Colonies.
Sauvage, 2 cl. Lozère.
Sauveroche, 2 cl. Gironde.
Savard, 2 cl. Réserve.
Sébile, 1 cl. Côte-d'Or.
Séjourné, 3 cl. Char.-Inf. S. ex.
Sens, 2 cl. Aisne.
Sesquières, 2 cl. Tarn-et-Gar.
Silvestre, 1 cl. Dordogne.
Soumet. Côte-d'Or. Asp.
Stadelhoffer, 3 cl. Cher.

T

Tabouret, 2 cl. Seine. (Commission des phares.)
Tanchon, 1 cl. Nièvre. S. ex.
Tavernier, 1 cl. Congé.
Thory, 1 cl. Nord.
Tiffon, 2 cl. Hautes-Pyrénées.
Tignat, 2 cl. En réserve.
Tiron, 3 cl. Char.-Inf. S. ex.
Tortrad, 1 cl. Marne.
Trevilly, 3 cl. Ille-et-Villaine.

U

Ubaud, 3 cl. Alger.
Urbain, 3 cl. Loire-Inf. S. ex.

V

Vallet, 3 cl. Réserve.
Vannetelle, 3 cl. Ardennes.
Vardon, 3 cl. Réserve.
Vasselin, 1 cl. En réserve
Vautier, 1 cl. Loiret. S. ex.
Veniat, 3 cl. Seine. S. ex.
Verneuil, 2 cl. Colonies.
Vessiot, 3 cl. Colonies.
Vigier, 3 cl. Char.-Inf. S. ex.
Vignau. Lot et-Garonne, 3 cl.
Vignoles. Gironde, 1 cl.
Vilmont, 3 cl. En congé.

W

Wallart, 1 cl. Marne.
Warmont, 1 cl. Nièvre. S. ex.
Weilandt, 2 cl. Moselle.
Wœlfflé, 2 cl. Doubs. S.ex.
Wœlfflé, 3 cl. Bas-Rhin. S. ex.

Z

Zinestein, 1 cl. Meurthe.

Conducteurs en retraite.

Noms.	Résidences.	Départemens.
Amblard.	Quimper.	Finistère.
Andréau.	Mauléon.	Basses-Pyrénées.
Aurouze.	Avignon.	Vaucluse.
Batonnot.	Langres.	Haute-Marne.
Baudrimont.	Compiègne.	Oise.
Beaudoux.	Le Mans.	Sarthe.
Berruyer.	Gien.	Loiret.
Bidegaray.	St.-Jean-de-Luz.	Basses-Pyrénées.
Blachère.	Privas.	Ardèche.
Bonjour.	Angers.	Maine-et-Loire.
Bonté.	St.-Quentin.	Aisne.
Bouthemy.	Strasbourg.	Bas-Rhin.
Brenet.	Chaumont.	Haute-Marne.
Burger.	Faulquemont.	Moselle.
Chabannes.	Lons-le Saulnier.	Jura.
Chapuy.	Besançon.	Doubs.
Cherencey.	St.-Lô.	Manche.
Chesnon.	Tréport.	Seine-Inférieure.
Cune.	Dijon.	Côte-d'Or.
Dallaire.	Tours.	Indre-et-Loire.
Damars.	Chartres.	Eure-et-Loir.
Delaguette.	Bordeaux.	Gironde.
Desailly.	Amiens.	Somme.
Deschamps.	Paris.	Seine.
Devèze.	Tarbes.	Hautes-Pyrénées.
Drenx.	Saillans.	Drôme.
Dubois.	Lille.	Nord.
Duchesne.	Mâcon.	Saône-et-Loire.
Dulieu.	Douai.	Nord.
Dunoyer.	Chapareillan.	Isère.
Durand.	Tours.	Indre-et-Loire.
Fénéon, père.	Charolles.	Saône-et-Loire.
Férat.	Châlons.	Marne.
Gaillard.	Novy.	Ardennes.

Noms.	Résidences.	Départemens.
Garrigues.	Agen.	Lot-et-Garonne.
Geoffroy.	Montbrison.	Loire.
Grand.	Marseille.	Bouches-du-Rhône.
Guesnier.	Rouen.	Seine-Inférieure.
Habrié.	Thiviers.	Dordogne.
Helaine.		Manche.
Huot.	Neufchâteau.	Drôme.
Jacquinot.	Chagny.	Vosges.
Javelas.	Valence.	Saône-et-Loire.
Jollivet.	au Mans.	Sarthe.
Lacombe.	Tulle.	Corrèze.
Lafaye.	Bourbon-Vendée.	Vendée.
Lafond.	Nantes.	Loire-Inférieure.
Lamirand	St-Just en C.	Loire.
Lecointe.	St-Maixent.	Deux-Sèvres.
Leconte.		Doubs.
Leroux.	Blois.	Loir-et-Cher.
Letellier.	Rouen.	Seine-Inférieure.
Lotte.	Beauvais.	Oise.
Louis.	Auxerre.	Yonne.
Maillard.	Péronne.	Somme
Morel.	Libourne.	Gironde.
Morteville.	Laval.	Mayenne.
Mortreuil.	Paris.	Seine.
Ollieu.	Vienne.	Isère.
Pailla.	Mézières.	Ardennes.
Périn.	Sedan.	Ardennes.
Pestour.	Limoges.	Haute-Vienne.
Petit.	Montargis.	Loiret.
Peyronet.	Riom.	Puy-de-Dôme.
Picory.	Les Andelys.	Eure.
Pierret.	Dijon.	Côte-d'Or.
Pille.	Nevers.	Nièvre.
Pille (Frédéric).	Nevers.	Nièvre.
Poulin	Dôle.	Jura.
Rollet.	Saintes.	Charente-Inférieure.
Robin.	Metz.	Moselle.
Roque.	Draguignan.	Var.
Rouillard.	Le Puy.	Haute-Loire.
Rousseau.	Pontoise.	Seine et-Oise.
Rouveix.	Tulle.	Correze.
Roux (Benoît).	Le Puy.	Haute-Loire.
Roux (Pierre).	Bourg.	Ain.
Ruissel.	Lyon.	Rhône.
Sagnand.	Privas.	Ardèche.
Supply.	Lafère.	Aisne.
Ternisien.	Lille.	Nord.
Thirouin.	Beauvais.	Oise.
Turben.	Toulouse.	Haute-Garonne.
Vacquier.	Alby.	Tarn.
Vannetelle.	Rethel.	Ardennes.
Wissandt.	Strasbourg.	Bas-Rhin.

Préposés au service des ponts à bascule.

Noms.	Résidences.	Départemens.
Arrachart.	Paris.	Seine.
Bertet.	Troyes.	Aube.
Delabre.	Cambray.	Nord.
Dutaud.	Tours.	Indre-et-Loire.
Gastier.	Abbeville.	Somme.
Gaurel.	Albi.	Tarn.
Guilhaumou.	Carcassonne.	Aude.
Haugou-Lebreton.	Vendôme.	Loir-et-Cher.
Hiver.	Angers.	Maine-et-Loire.
Humberdot.	Dijon.	Côte-d'Or.
Janneson.	Mézières.	Ardennes.
Jobert.	Belfort.	Haut-Rhin.
Laurans.	Saint-Esprit.	Gard.
Leconiac.	Saint-Brieuc.	Côtes-du-Nord.
Lemur.	Saint-Lo.	Manche.
Marnotte.	Châtillon.	Côte-d'Or.
Monmelat.	Nevers.	Nièvre.
Moret.	Château-Thierry.	Aisne.
Perrin.	Paris.	Seine.
Vauthier.	Châlons.	Marne.

Officiers et maîtres de ports en activité.

Départemens.	Ports.	Offic. ou maît. de port. MM.	Grades et classes.
Aude.	La Nouvelle.	Rival.	lieutenant, 2.
Bouch.-du-Rhône.	Marseille.	Delueil.	capitaine, 1.
		Rolland.	lieutenant, 1.
		Eméric.	lieutenant, 2.
	Arles.	Burle.	maître, 1.
	Bouc.	Bouis.	maître, 1.
	Cassis.	Blanc.	maître, 3.
	La Ciotat.	Jaubert.	maître, 3.
Calvados.	Honfleur.	Pillore.	lieutenant, 2.
		Chabert.	maître, 1.
	Caen.	Renault.	maître, 1.
		Motet.	maître, 2.
	Isigny.	Bellier.	maître, 3.
Charente-Infér.	Rochefort.	Estoupan.	lieutenant, 1.
	La Rochelle.	Vatinel.	lieutenant, 2.
		Mariole	maître, 1.
	Marans.	Luzet.	maître, 1.
	St.-Martin.	Lafont.	maître, 1.
	La Flotte.	Arnu.	maître, 3.
	Ars (île de Ré.)	Button.	maître, 3.
	Loix (île de Ré.)	Valleau.	maître, 3.
	Château d'Oleron.	Charle.	maître, 1.
	Charente.	Leneuf de Bois-neuf.	maître, 1.
	Marennes.	Tassy.	maître, 1.
	La Tremblade.	Etienne.	maître, 2.
	Royan.	Anquetil.	maître, 2.
	Ile d'Oléron.	Roche.	maître, 3.

Départemens.	Ports.	Offic. ou maît. de port. MM.	Grades et classes.
Corse	Bastia.	Berlingeri.	lieutenant, 1.
	l'Ile-Rousse.	Dumas.	maître, 1.
	St.-Florent.	Oletta.	maître, 1.
	Calvi.	Scagliola.	maître, 2.
	Maccinagio.	Giovanetti.	maître, 1.
	Ajaccio.	Ucciani.	maître, 1.
		Taglia.	maître, 2.
	Bonifacio.	Hucherot.	maître, 1.
		Montepagano.	maître, 2.
Côtes du-Nord.	St.-Brieuc.	Rouxel, fils.	maître, 2.
	Paimpol.	Lebiller.	maître, 2.
	Tréguier.	Lemoullec.	maître, 3.
	Lannion.	Lesaux.	maître, 3.
	Pontrieux.	Legoaster.	maître, 3.
	Binic.	Juhel.	maître, 3.
	Portrieux.	Ledante.	maître, 3.
Finistère.	Brest.	Martret-Préville.	capitaine, 2.
	Morlaix.	Obet.	maître, 1.
	Concarneau.	Jeannou.	maître, 3.
	Quimper.	Bouré de la Villeaubert.	maître, 2.
	Pont-l'Abbé.	Petit.	maître, 3.
	Audierne.	Lauvarzin.	maître, 3.
	Douarnenez.	Dagorne.	maître, 3.
	Landerneau.	Provost.	maître, 3.
	Le Conquet.	Hervé.	maître, 3.
	Ile de Bas et Roscoff.	Salaun.	maître, 3.
	Port-Launay.	David.	maître, 3.
	Le Pouldre.	Le Toer.	maître, 3.
Gironde.	Bordeaux.	Bompar.	capitaine, 1.
		Rives.	capitaine, 2.
		Desse (Pierre.)	lieutenant, 1.
		Aligé.	lieutenant, 1.
	Pauillac.	Desse (Jacques.)	lieutenant, 1.
	Libourne.	Boutin.	maître, 1.
	Blaye.	Godineau.	maître, 3.
Hérault.	Cette.	Linant.	lieutenant, 1.
		Coste.	maître, 1.
	Agde.	Rouvière.	maître, 1.
		Réveillé.	maître, 2.
Ille-et-Vilaine.	St.-Malo.	Bossinot.	lieutenant, 1.
	Redon.	Vaillant.	maître, 1.
	Cancale.	Ollivier.	maître, 3.
	St.-Servan.	Lemeur.	maître, 3.
Loire-Inférieure.	Nantes.	Bellanger.	capitaine, 2.
		Lafond.	lieutenant, 1.
	Le Croisic.	Kergorre.	maître, 2.
	Paimbœuf.	Hardy.	maître, 1.
	Pouliguen.	Barré.	maître, 3.
	Nantes.	Milh.	maître, 3.
	Pornic.	Quirouard.	maître, 3.
	Mesquer.	Peraud.	maître, 2.

Départemens.	Ports.	Offic. ou maît. de port. MM.	Grades et classes.
Manche.	Cherbourg.	Leclerc.	lieutenant, 1.
		Laullier.	maître, 1.
	Granville.	Leclerc.	maître, 2.
Morbihan.	Lorient.	Obriet.	lieutenant, 1.
	Port-Louis.	Touboulic.	maître, 1.
	Vannes.	Lenindre.	maître, 1.
	Roche-Bernard.	Rado.	maître, 2.
	Palais.	Bourotte.	maître, 3.
	Auray.	Proux.	maître, 2.
	Quiberon.	Toullec.	maître, 3.
Nord.	Dunkerque.	Marbaisse.	capitaine, 1.
		Dupays.	capitaine, 2.
	Gravelines.	Lavallée.	maître, 3.
Pas-de-Calais.	Calais.	Ségur.	capitaine, 2.
		Smith.	maître, 1.
	Boulogne.	Pollet.	lieutenant, 1.
		Broquant.	maître, 2.
Pyrénées(Basses-.)	Bayonne.	Jauréguiberry.	lieutenant, 1.
		Sanguinet.	maître, 1.
	St.-Jean-de-Luz et Soccoa.	Doyambehere.	maître, 1.
Pyrén.-Oriental.	Port-Vendre.	Frère.	maître, 2.
	St.-Laurent de la Salanque.	Got.	maître, 3.
Seine-Inférieure.	Rouen.	Legrand.	capitaine, 1.
	Havre (le).	Berteloot ⁂.	capitaine, 2.
		Morel.	lieutenant, 1.
		Allègre.	lieutenant, 2.
		Lesot.	lieutenant, 2.
		Bouté.	lieutenant, 2.
	Rouen.	Salmon.	maître, 1.
	Fécamp.	Edouard.	maître, 2.
	St.-Valery en C.	Marage.	maître, 3.
	Dieppe.	Clémence.	lieutenant, 1.
		Fautrel.	maître, 1.
	Tréport.	Leprêtre.	maître, 3.
Somme.	S.-Valery-sur-Som.	Perré.	maître, 1.
Var.	Toulon.	Aune.	lieutenant, 2.
		Ivan.	maître, 1.
		Bernard.	maître, 1.
	La Seyne.	Cauvin.	maître, 3.
	Antibes.	Ventrin.	maître, 2.
	St.-Tropez.	Amic.	maître, 3.
	Bandol	Rouden.	maître, 3.
Vendée.	Les Sables.	Delange.	maître, 2.
	Noirmoutier.	Rousseau.	maître, 3.
	Saint-Gilles.	Robion.	maître, 3.
	L'Ile-Dieu.	Gaston.	maître, 3.
	Moric.	Millot.	maître, 3.
	Luçon.	Delange.	maître, 3.

2°. *Officiers et maîtres de port en retraite.*

Départemens.	Ports.	Offic. ou maît. de port. MM.	Grades et classes.
Var.	Cannes.	Simondini.	maître de port.
Gironde.	Bordeaux.	Pinon.	capitaine.
Corse.	Bastia.	Barberin.	lieutenant.
Seine-Inférieure.	Rouen.	Robert.	capitaine.
Charente-Infér.	La Flotte.	Sibille.	maître de port.
Manche.	Granville.	Delalun.	maître de port.
Calvados.	Honfleur.	Fallouart.	lieutenant.
Seine-Inférieure.	Havre (le).	Leguillon.	lieutenant.
Seine-Inférieure.	Hâvre (le).	Bellenger.	capitaine.
Manche.	Cherbourg.	Postel.	lieutenant.
Nord.	Dunkerque.	Barbiez.	capitaine.
Pas-de-Calais.	Calais.	Sagot.	capitaine.
Loire-Inférieure.	Nantes.	Desbrosses.	capitaine.
Loire-Inférieure.	Au Croisic.	Lambert.	maître de port.
Corse.	Calvi.	Salici.	lieutenant.
Pas-de-Calais.	Boulogne.	Sauvage.	lieutenant.
Charente-Infér.	La Rochelle.	Charlet.	maître de port.
Charente-Infér.	La Rochelle.	Delouche.	lieutenant.

3°. *Veuves d'officiers et maîtres de port.*

Départemens.	Ports.	Noms des Veuves.	Noms et Grades des maris.	
Nord.	Dunkerque.	Verbèque.	Callens.	capitaine.
Morbihan.	Auray.	Leriouffe.	Giguel.	capitaine.
Aude.	La Nouvelle.	Lacaze.	Rival.	lieutenant.
B.-du-Rhône.	Arles.	Pavon.	Chabrier.	lieutenant.
Char.-Inférieure.	Marennes.	Soulard.	Poyade.	lieutenant.
Char.-Inférieure.	La Rochelle.	Lepage.	Fayeaux.	lieutenant.
Corse.	Saint-Florent.	Sardo.	Poggi.	maître de port.
Corse.	Ajaccio.	Bocognano.	Cervotti.	maître de port.
Vendée.	Les Sables.	Gaudin.	Bouron.	capitaine.
Var.	Toulon.	Bertelus.	Doumenge.	lieutenant.
Char.-Inférieure.	Royan.	Dubois.	Barat.	maître de port.
Seine-Inférieure.	Dieppe.	Frechon.	Troquet.	lieutenant.
Hérault.	Cette.	Malaubert.	Canèbe.	maître de port.
Hérault.	Agde.	Allemand.	Taillade.	maître de port.
Corse.	Bastia.	Calisti.	Valéri.	lieutenant.
Morbihan.	Auray.	Jardin.	Hémont.	maître de port.
Pas-de-Calais.	Calais.	Lebat.	Dewattre.	maître de port.
Char.-Inférieure.	Saint-Martin-Ile-de Ré.	Naude - Haute-forge.	Thouillaud.	maître de port.
Var.	Toulon.	Deidier.	Barraillier.	maître de port.
Seine-et-Oise.	Possy.	Forges.	De Belloy.	maître de port.
Gironde.	Bordeaux.	Bidaud.	Lartigue.	lieutenant.
Pas-de-Calais.	Calais.	Pra.	Sagot.	capitaine.
Nord.	Dunkerque.	Fischer.	Hoest.	capitaine.

MINES.

CONSEIL GÉNÉRAL, PRÉSIDÉ PAR M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL.

Nota. MM. les inspecteurs généraux et divisionnaires présens au conseil y prennent rang entre eux dans l'ordre d'ancienneté de nomination.

Inspecteurs généraux.

MM.
Gillet de Laumont ✳ ⁂, rue de la Tournelle, n°. 3.
Lelièvre ⁂, rue Saint-Jacques, n°. 241.
Duhamel ⁂, rue du Colombier, n°. 6.

Inspecteurs divisionnaires.

MM.
Baillet ⁂, rue du Colombier, n°. 12.
Le baron Héron de Villefosse ✳ O. ⁂, rue de la Chaussée-d'Antin, n°. 45.
Cordier O. ⁂, maître des requêtes, au Jardin-du-Roi.
Brochant de Villiers ⁂, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, n°. 71.
Beaunier ⁂, maître des requêtes, rue Thérèse, n°. 9.
de Bonnard ⁂, secrétaire du Conseil, quai Malaquais, n°. 19.

Commission des machines à vapeur.

MM.
Le baron de Prony ✳ O. ⁂, inspecteur général des ponts et chaussées.
Mallet ⁂, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.
Baillet ⁂, inspecteur divisionnaire des mines.
Cordier O. ⁂, *idem*, rapporteur de la commission.
de Bonnard ⁂, *idem*.
Navier ⁂, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Trémery, ingénieur en chef des mines.

Inspections divisionnaires.

NUMÉROS et désignation des inspections.	Numéros des arrondissemens d'ingénieurs en chef.	DÉPARTEMENS qui composent CHAQUE DIVISION.	INSPECTEURS DIVISIONNAIRES.
1. Paris. . . .	1	Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Eure-et-Loir, Loiret.	MM. Héron de Villefosse ✻O. ⁂.
	2	Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Deux-Sèvres, Vienne, Indre, Haute-Vienne, Creuze, Corrèze.	
	3	Vendée, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe, Loire-Inférieure, Morbihan, Finistère, Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine.	
2. Abbeville. .	4	Manche, Orne, Calvados, Eure, Seine-Inférieure.	Baillet ⁂.
	5	Oise, Aisne, Somme.	
	6	Pas-de-Calais, Nord.	
	7	Meuse, Marne, Ardennes. . .	
3. Dijon. . . .	8	Moselle.	Brochant de Villiers ⁂.
	9	Bas-Rhin, Meurthe, Vosges, Haut-Rhin, Haute Saône. . .	
	10	Haute-Marne, Aube, Yonne, Côte-d'Or.	
	11	Nièvre, Cher, Allier, Saône-et-Loire.	
4. S^t.-Étienne.	12	Loire, Puy-de-Dôme, Cantal, Haute-Loire	Beaunier ⁂.
	13	Doubs, Jura, Ain, Rhône. . . .	
	14	Isère, Drôme, Hautes-Alpes, Basses-Alpes, Var, Bouches-du-Rhône, Vaucluse.	
	15	Corse.	
5. Montpellier.	16	Gard, Ardèche, Lozère, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales. .	Cordier O. ⁂.
	17	Arriège, Haute-Garonne, Tarn, Tarne-et-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Landes.	
	18	Lot-et-Garonne, Gironde, Charente-Inférieure, Charente, Dordogne, Lot, Aveyron. . .	

SERVICE ORDINAIRE.

Arrond.	Résidences.	Noms.	Grades.	Départemens.
		MM.		
1er.	Paris.	Vic. Héricart-Ferrand de Thury, O. ⁂.	ing. en ch., 1 cl., direct.	Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Eure-et-Loir, Loiret.
	Paris.	Trémery.	ing. en ch., 2 cl.	Seine.
	Paris.	Migneron ⁂.	ing. en ch., 2 cl.	Seine-et-Oise.
	Paris.	Dufrenoy ⁂.	ing. ord., 2 cl.	Seine-et-Marne.
	Paris.	Poirier S.-Brice.	ing. ord., 2 cl.	Eure-et-Loir.
	Orléans.	Allou.	ing. ord., 1 cl.	Loiret.
2e.	Poitiers.	Baron de Cressac ⁂.	ing. en ch., 1 cl., direct.	Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Deux-Sèvres, Vienne, Indre, Haute-Vienne, Creuse, Corrèze.
	Guéret.	Furgaud ⁂.	ing. en ch., 2 cl.	Creuse, Corrèze.
	Limoges.	Manès.	ing. ord., 2 cl.	Haute-Vienne.
	Tours.	Sagey.	ing. ord., 2 cl.	Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Ch.
3e.	Angers.	Chéron.	ing. ord., 1 cl., faisant fonct. d'ing. en chef.	Vendée, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe, L.-Inf., Morbihan, Finis. Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine.
	Nantes.	Lorieux.	ing. ord., 2 cl.	Loire-Infér., Morbihan, Finistère.
	Rennes.	Blavier.	ing. ord., 2 cl.	Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Mayenne.
4e.	Caen.	Hérault.	ing. en ch., 2 cl.	Manche, Orne, Calvados, Eure, Seine-Inférieure
	Rouen.	De Saint-Léger.	ing. ord., 2 cl.	Eure, Seine-Inférieure.
5e.	Laon.	Cocquerel.	ing. ord., 1 cl., faisant fonct. d'ing. en ch.	Oise, Aisne, Somme
	Beauvais.	Bineau.	ing. ord., 2 cl.	Oise.
6e.	Arras.	Garnier ⁂.	ing. en ch., 2 cl.	Pas-de-Calais.
	Douai.	Clère.	ing. en ch., 2 cl.	Nord.
	Valenciennes.	Boudousquié ⁂.	ing. ord., 2 cl.	Nord.

Arrond.	Résidences.	Noms.	Grades.	Départemens.
		MM.		
7e.	Reims.	Clère.	ing. en ch., d. n., 6e. arr.	Meuse, Marne, Ardennes.
	Mézières.	Parrot.	ing. ord., 2 cl.	Ardennes. Meuse.
8e.	Strasbourg.	Burdin.	ing. ord., 1 cl. f. f. d'ing. en ch.	Moselle.
9e.	Strasbourg.	Burdin.	ing. ord., 1 cl. f f. d'ing en ch.	Bas-Rhin, Meurthe, Vosges, Haut-Rhin, Hte.-Saôn.
	Vesoul.	Thirria.	ing. ord., 2 cl.	H.-Saône, Haut-Rhin.
	Strasbourg.	de Billy	ing ord, 2 cl.	Ht.-Rhin, Vosges, Meurthe, Moselle, Bas-Rhin.
10e.	Dijon.	de Champeaux. ✠	ing. en ch., 1 cl.	Haute-Marne, Aube, Yonne, Côte-d'Or.
	Chaumont.	Roussel-Galle.	ing. ord., 1 cl.	H.-Marne, Aube.
	Dijon.	Payen.	ing. ord., 2 cl.	Côte-d'Or, Yonne.
11e.	Nevers.	de Rozière ✠.	ing. en ch., 1 cl.	Nièvre, Cher, Allier, Saône-et-L.
	Nevers.	Drouot.	ing. ord., 2 cl.	Nièvre, Cher.
	Châlons-sur-S.	Coste.	ing. ord., 2 cl.	Saône-et-Loire,
	Moulins.	Gabé.	ing. ord., 1 cl.	Allier.
12e.	St.-Étienne.	Delsériès ✠.	ing. ord., 1 cl., faisant fonct. d'ing. en ch.	Loire.
	St.-Étienne.	Gervoy ✠.	ing. ord., 2 cl.	Loire.
	Clermont.	Voltz ✠.	ing. en ch.	Puy-de-Dôme, Cantal, H.-Loire.
13e.	Lyon.	Puvis.	ing. en ch., 2 cl.	Doubs, Jura, Ain, Rhône.
	Besançon.	Guillot-Duhamel.	ing. ord., 2 cl.	Doubs, Jura.
14e.	Grenoble.	Gueymard ✠.	ing. ord., 1 cl., faisant fonct. d'ing. en ch.	Isère, Drôme, H.-Alpes, B.-Alpes, Var, B.-du-Rhône, Vaucluse.
	Grenoble.	Gras.	asp.	H.-Alpes, B.-Alpes, Drôme, B.-du Rhône, Var, Vaucluse.
	Marseille.	de Villeneuve.	ing. ord., 2 cl.	H.-Alpes, B.-Alpes, Drôme, B.-du Rhône, Var, Vaucluse.
15e.	Ajaccio.	Garella	asp.	Ile de Corse.
16e.	Montpellier.	Brochin ✠	ing. en ch., 1 cl.	Gard, Ardèche, Lozère, Hérault, Aude, Pyr.-Or.
	Alais.	Varin.	ing. ord., 2 cl.	Ardèche, Lozère,
	Carcassonne.	Vène.	ing. ord., 2 cl.	Pyr.-Or.
	Alais.	Thibaud.	ing. ord., 2 cl.	Gard, Aude.

Arrond.	Résidences.	Noms.	Grades.	Départemens.
		MM.		
17e.	Toulouse.	d'Aubuisson ✠.	ing. en ch., 1 cl.	Arriège, H.-Gar., Tarn, Tarn-et-Gar., Gers, H.-Pyr., B.-Pyr., Landes.
	Vicdessos.	Reverchon.	asp.	Arriège.
	Mont-de-Marsan.	Lefebvre.	ing. ord., 2 cl.	Gers, H.-Pyr., B.-Pyr., Landes.
18e.	Toulouse.	d'Aubuisson ✠.	ing. en ch., d. n., 17e. arr.	Lot-et-Garonne, Gironde.
	Mont-de-Marsan.	Lefebvre.	ing. ord., d. n., 17e. arr.	Gironde.
	Rhodez.	Moisson-Desroches.	ing. ord., 1 cl., faisant fonct. d'ing. en ch.	Lot, Aveyron.
	Poitiers.	Baron de Cressac ✠.	ing. en ch., 1 cl., dir. d. n., 2e. arr.	Char.-Inf., Char., Dordogne.
	Guéret.	Furgaud ✠.	ing. en ch., 2 cl., d. n., 2e. arr	Dordogne.
	Limoges.	Manès.	ing. ord., d. n., 2e. arr.	Charente.

SERVICE EXTRAORDINAIRE.

Résidences.	Noms.	Grades.	
	Carrières de Paris.		
	MM.		
Paris.	Trémery.	ing. en ch. d. n. 1er. arr.	insp. gén.
Paris.	Caly.	ing. ord. 1 cl.	insp. part
	Manufacture royale des porcelaines de Sèvres.		
Sèvres.	Brongniart ✱ ✠.	ing. en ch. 1 cl.	administrateur.
	Salines et mines de sel de l'Est.		
Dieuze.	Levallois.	ing. ord. 2 cl.	
	MM. *Service particulier.*		
	Mines de Poullaouen. (Finistère.)		
Poullaouen.	Juncker.	ing. ord., 2 cl.	

Ingénieurs en service hors de France.

M. de Monlevade, aspirant. (Brésil.)

INGÉNIEURS EN RÉSERVE OU EN CONGÉ.

Ingénieurs en réserve.

MM. Leboullenger.	ing. ord., 1 cl.
Lambert.	ing. ord., 2 cl.
Lamé ✠.	ing. ord., 2 cl.
Clapeyron ✠.	ing. ord., 2 cl.
Transon.	aspirant.

Ingénieurs en congé.

MM. Chevalier.	ing. ord., 2 cl.
Reynaud.	ing. ord., 2 cl.

ÉCOLE DES MINES,

Rue d'Enfer, n°. 34, hôtel Vendôme.

MM. *Professeurs.*

Baillet ✠, insp. div., déjà nommé, (Exploitation.)
Brochant de Villiers ✠, insp. div., d. n., (Minéralogie et Géologie.)
Dufrenoy ✠, ing. ord. 2 cl., d. n., prof. suppléant, (Minéralogie.)
Élie de Beaumont ✠, ing. ord., prof. suppléant, (Géologie.)
Berthier ✠, ing. en chef, 2 cl., (Docimasie.)
Guenyveau, ing. en chef, 2 cl., (Minéralurgie.)
Lefroy ✠, ing. en chef, 1 cl., insp. des études et bibliothécaire.
Girard, professeur de dessin et de géométrie descriptive appliquée.

Lefroy ✠, ing. en chef, d. n., chargé de la garde et conservation des collections minéralogique et géologique.
Dufrenoy ✠, ing. ord., d. n., conservateur-adjoint.
Élie de Beaumont ✠, ing. ordin., conservateur-adjoint de la collection géologique.
Berthier ✠, ing. en chef, d. n., chef du laboratoire.
Leplay, ing. ord., adjoint à M. Berthier.
Coste, aide.

Blanc, *médecin.*

Peltier, gardien des collections.
Pontois, expéditionnaire.
Adelmann, employé aux collections et à la carte géologique de France.

Élèves des mines.

MM. 1re. classe.
de Boureuille.
de Hennezel.
Malinvaud.
Baudin.
Vergnette de Lamotte.
de Sénarmont (Hureau).
Harlé.
Foy.

MM. 2e. classe.
Lambert (Ch.-Jos.-Émile.)
Senez.
de Montmarin (Marin).
Boulanger.
Le Cocq.
François.
Martha.
Dilay.
Gruner.
de Fourcy (Lefebure).
Cazotte.
Mœvus.
Dusouich (Judas).

ÉCOLE DES MINEURS DE SAINT-ÉTIENNE (*Loire.*)

MM.
Beaunier ✠, insp. div. d. n., (*directeur.*)
Delsériès ✠, ing. ord., 1 cl., d. n., (*directeur-adjoint.*)

Professeurs.

Jabin, ing. ord., 2 cl., (Chimie et métallurgie.)
Fénéon, ing. ord., 2 cl., (Minéralogie et géologie.)
Combes, ing. ord., 2 cl., (Prép. mécaniques, mécanique et machines.)
Marrot, ing. ord., 2 cl. (Exploitation et constructions.)
Ferrand, répétiteur surveillant des études, professeur de mathématiques élémentaires.
Frichoux, répétiteur de chimie, préparateur.

PROMOTIONS EN 1831.

Promotions d'ingénieurs.

	MM.		Nommés.
Ordonnance du roi du 25 octobre 1831.	Leplay. Gras. Gervoy ✠.	aspirans.	ing. ord. 2 cl.

Promotions d'élèves au grade d'aspirant, par M. le directeur général, sous l'approbation de M. le ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics.

Promotion du 17 sept. 1831. — Reverchon. Garella.

TABLEAU, PAR ANCIENNETÉ DANS CHAQUE GRADE ET DANS CHAQUE CLASSE, DES INGÉNIEURS EN ACTIVITÉ.

Inspecteurs généraux.

13 décembre 1810.

Gillet de Laumont. | Lelièvre.

16 janvier 1813.

Guillot-Duhamel.

Inspecteurs divisionnaires.

13 décembre 1810.

Baillet. | Cordier.
Héron de Villefosse.

26 mai 1824.

Brochant de Villiers | de Bonnard.
Beaunier.

Ingénieurs en chef de 1re. classe.

1er. septembre 1817.

Brochin.

5 juin 1824.

de Champeaux-Saucy. | de Cressac.
de Rozière.

2 août 1828.

Héricart-Ferrand de Thury. | Brongniart.
d'Aubuisson de Voisins. | Lefroy.

Ingénieurs en chef de 2e. classe.

1er. janvier 1823.

Trémery. | Berthier.
Hérault.

26 mai 1824.

Guenyveau. | Clère.
Migneron. | Furgaud.

30 janvier 1828.

Puvis.
Voltz.
Garnier.

Ingénieurs ordinaires de 1re. classe.

31 janvier 1819.

Moisson Desroches.

4 janvier 1823.

Cocquerel.
Gueymard.
Allou.

5 juin 1824.

Leboullenger.
Caly.
Chéron.
Roussel Galle.

12 février 1825.

Delsériès.

2 août 1828.

Gabé.
Burdin.

Ingénieurs ordinaires de 2e. classe.

1er. septembre 1817.

Poirier Saint-Brice.

4 février 1820.

Lefèbre.
Juncker.

1er. juin 1821.

Parrot.
Dufrenoy (Petit).
Thibaud.

1er. mai 1822.

Lamé.
Thirria.
Clapeyron.

26 mai 1824.

Manès.
Levallois.
Elie de Beaumont.
Combes.

27 avril 1825.

Marrot.
Lorieux.
Guillot-Duhamel fils.
Fournel.

23 août 1826.

de Saint-Léger.
Blavier.

2 mai 1827.

Jabin.
de Billy.

2 juillet 1828.

Fénéon.
Payen.
Sagey.
Delaplanche.

6 mai 1829.

de Villeneuve.
Drouot.
Varin.
Boudousquié.
Vène.
Lambert (Charles-Joseph).

4 juillet 1830.

Chevallier.
Reynaud.
Coste.
Bineau.
Transon.

25 octobre 1831.

Leplay.
Gras.
Gervoy.

Aspirans-Ingénieurs.

1er. avril 1817.

Dissandes-Monlevade.

17 septembre 1831.

Reverchon.
Garella.

Liste générale et alphabétique des ingénieurs des mines.

A

Allou, O.
Aubuisson (d') ✠, ing. en ch. 17e. et 18e. arr.

B

Baillet ✠, insp. div. (2e. insp.) et École.
Baudin, élève.
Beaumont (Élie de) ✠, O. École des mines.
Beaunier ✠, insp. div. (4e. insp.) et école des mineurs.
Berthier ✠, ing. en ch. École des mines.
Billy (de), O. 9e. arr.
Bineau, O. 5e. arrond.
Blavier (Edouard). O. 3e. arr.
Bonnard (de) ✠, insp. div. secrétaire du conseil.
Boudousquié ✠, O., 6e. arr.
Boulanger, élève.
Boureuille (de), élève.
Brochant de Villiers ✠, insp. div. (3e. insp.) et École des mines.
Brochin ✠, ing. en ch., 16e. arr.
Brongniart ✠ ✠, ing. en ch. Man. de Sèvres. S. ex.
Burdin, O. 8e. et 9e. arr.

C

Caly, O. Carrières de Paris.
Cazotte, élève.
Champeaux (de), ✠ ing. en ch. 10e. arr.
Chéron, O. 3e. arr.
Chevalier, O.
Clapeyron, ✠ O. Réserve.
Clère, ing. en ch., 6e. et 7e. arr.
Cocquerel, O. 5e. arr.
Combes, O., École des mineurs.
Cordier, O. ✠ insp. div. (5e. insp.)
Coste, O. 11e. arr.
Cressac (baron de) ✠, ing. en ch. dir. 2e. et 18e. arr.

D

Delamotte, élève.
Delaplanche, O., en pays étranger.
Delseriès ✠, O., 12e. arr. et École des mineurs.
Diday, élève.
Drouot, O. 11e. arr.
Dufrenoy, ✠ O. 1er. arr., École des mines et École des ponts et chaussées.
Duhamel ✠, insp. gén.
Duhamel, O., 13e arr.
Dusouich (Judas).

F

Fénéon, O., École des mineurs de Saint-Etienne.
Fourcy (Lefebure de).
Fournel, O. serv. part. au Creusot.
Foy, élève.
François, élève.
Furgaud ✠, ing. en ch., 2e. et 18e. arr.

G

Gabé, O. 11e. arr.
Garella (Félix), asp. Corse.
Garnier ✠, ing. en ch. 6e. arr.
Gervoy ✠, O. 12e. arr.
Gillet de Laumont ✠ ✠, insp. gén.

Gras, O. 14ᵉ. arr.
Gruner, élève.
Guenyveau, ing. en ch. Ecole des mines.
Gueymard ⁂, O. 14ᵉ. arr.

H

Harlé, élève.
Hennezel (de), élève.
Hérault, ing. en ch. 4ᵉ. arr.
Héricart Ferrand de Thury (vic.) O. ⁂, ing. en ch. dir 1ᵉʳ. arr.

J

Juncker, O. Serv. part. Mines de Poullaouen (Finistère.)
Jabin, O. Ecole des mineurs de Saint-Étienne.

L

Lambert (Ch.-Jos.-Émile), élève.
Lambert (Ch.-Jos.), O. Réserve.
Lamé ⁂, O. Réserve.
Leboullenger, O. Réserve.
Lecocq, élève.
Lefebvre, O. 17ᵉ. et 18ᵉ. arr.
Lefroy ⁂, ing. en ch. Ecole.
Lelièvre ⁂, insp. gén.
Le Play, O. Ecole.
Levallois, O. S. ex.
Lorieux, O. 3ᵉ. arr.

M

Malinvaud, élève.
Manès, O. 2ᵉ. et 18ᵉ. arr.
Montmarin (Marin de) élève.
Marrot, O. Ecole des mineurs de Saint-Étienne.
Martha, élève.
Migneron ⁂, ing. en ch. 1ᵉʳ. arr.
Mœvus, élève.
Moisson-Desroches, O. 18ᵉ. arr.
Monlevade, asp. (au Brésil).

P

Parrot, O. 7ᵉ. arr.
Payen, O. 10ᵉ. arr.
Poirier-Saint-Brice, O. 1ᵉʳ. arr.
Puvis, ing. en ch. 13ᵉ. arr.

R

Reverchon, asp. Vicdepos, 17ᵉ. arr.
Reynaud, O. Congé.
Roussel-Galle, O. 10ᵉ. arr.
Rozière (de) ⁂, ing. en ch. 11ᵉ. arr.

S

Sagey, O. 2ᵉ. arr.
Saint-Léger (de), O. 4ᵉ. arr.
Senarmont (Hureau de), élève.
Senez, élève.

T

Thibaud, O. 16ᵉ. arr.
Thirria, O. 9ᵉ. arr.
Transon, O. Réserve.
Trémery, ing. en ch. 1ᵉʳ. arr. et carrières de Paris.

V

Varin, O. 16ᵉ. arr.
Vene, O. 16ᵉ. arr.
Villefosse (baron Héron de), O. ⁂, insp. div. (1ʳᵉ. insp.).
Villeneuve (de), O. 14ᵉ. arr.
Voltz ⁂, ing. en ch. 12ᵉ. arr.

Veuves d'ingénieurs.

Noms des Veuves.	Noms et grades de leurs maris.		Résidences.	Départemens.
Vintras.	Collet-Descotils.	ing. en ch.	Paris.	Seine.
Muguet.	Laverrière.	ing. en ch.	Paris.	Seine.
Lefebvre.	Miché.	ing. en ch.	Paris.	Seine.
Larges.	De Gallois.	ing. en ch.	Saint-Etienne.	Loire.
Grevin.	Muthuon.	ing. en ch.	Lyon.	Rhône.

(N°. XCIII.)

[16 janvier 1832.]

Mesures générales. — Budget de 1832.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, le budget de l'état pour le service de 1832 a été présenté à la chambre des députés et doit être bientôt l'objet de ses délibérations; il pourrait n'être fixé que dans quelques mois. Bien qu'il soit d'usage, jusqu'à ce que la répartition des fonds des ponts et chaussées ait été arrêtée, de se régler dans les départemens sur les allocations des années précédentes, tant pour ce qui concerne la somme totale nécessaire pour l'entretien que pour chaque entreprise de la deuxième catégorie en cours d'exécution, j'ai pensé qu'il était convenable de vous prévenir que, dans les dispositions à faire, vous deviez vous baser sur les fonds crédités en 1831 pour la première catégorie, et sur ce qui a été alloué particulièrement pour chaque entreprise de la deuxième. Je vous prie de remarquer, en ce qui concerne ces derniers travaux, que, lorsque des instructions particulières ou des difficultés à me soumettre obligent à suspendre leur exécution, il faut attendre que j'aie autorisé à les continuer; je vous fais remarquer aussi que l'allocation qui leur est applicable ne peut être égale à celle de 1831, qu'autant que les travaux que j'ai approuvés n'exigent pas moins: toute dépense que je n'ai pas autorisée ne peut être l'objet d'aucun emploi de fonds. Je vous prie de communiquer la présente à M. l'ingénieur en chef.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,

BÉRARD.

(N°. XCIV.)

[15 juillet 1831.]

Règlement concernant la police du port de Fécamp.

Nous Préfet du département de la Seine-Inférieure :

Vu l'arrêté de notre prédécesseur, en date du 8 juillet 1830, portant institution d'une commission chargée de proposer les bases d'un règlement concernant la police du port de Fécamp ;

Vu le projet de règlement proposé par ladite commission, sous la date du 30 décembre 1830 ;

Vu la lettre à nous adressée, le 20 janvier dernier, par le sous-préfet de l'arrondissement du Havre, en nous transmettant ledit projet, avec diverses pièces relatives à la discussion à laquelle il a donné lieu ;

Vu les titres 1, 2 et 4 du livre IV de l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, rappelés ci-dessous en partie (1) ;

---

(1) Ordonnance de 1681, livre. IV.

TITRE 1er. — *Des ports et havres.*

Art. 1 et 2, *Voir à la fin*, p. 81.

3. Ne pourront, les mariniers, amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et pieux destinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire.

4. Les vaisseaux dont les maîtres auront les premiers fait leur rapport seront les premiers rangés à quai, d'où ils seront obligés de se retirer incontinent après leur décharge.

5. *Voir à la fin*, p. 81.

6. Ceux qui auront des poudres dans leurs navires seront tenus aussi, à peine de 50 livres d'amende, de les faire porter à terre incontinent après leur arrivée, sans qu'ils puissent les remettre dans leur vaisseau qu'après qu'il sera sorti du port.

7. Les marchands, facteurs et commissionnaires ne pourront laisser sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, après lesquels elles seront enlevées à la diligence du maître de quai, où il y en aura d'établi, sinon de nos procureurs aux siéges de l'amirauté, et aux dépens

Vu l'article 7 de la loi du 2-17 mars 1791, qui assujettit les ouvriers et gens de peine aux règlemens de police municipale dont la publication aurait lieu; vu aussi la circulaire ministérielle, en date du 3 juillet 1818, relative à cet objet;

---

des propriétaires, lesquels seront en outre condamnés en amende arbitraire.

8. Il y aura dans chaque port et havre des lieux destinés, tant pour travailler aux radoubs et calfats des vaisseaux, que pour goudronner les cordages; à l'effet de quoi les feux nécessaires seront allumés à cent pieds au moins de distance de tous autres bâtimens, et à vingt pieds des quais, à peine de 50 livres d'amende et de plus grande peine en cas de récidive.

9. Les maîtres et propriétaires des navires, étant dans les ports où il y a flux et reflux, seront tenus, sous les mêmes peines, d'avoir toujours deux poinçons d'eau sur le tillac de leur vaisseau pendant qu'on en chauffera les soutes; et, dans les ports où la mer ne se retire point, d'être munis de sasses ou pelles creuses propres à tirer l'eau.

10. Il y aura pareillement des places destinées pour les bâtimens en charge, d'autres pour ceux qui seront déchargés, comme aussi pour rompre et dépecer les vieux bâtimens, et pour en construire de nouveaux.

11. Les propriétaires des vieux bâtimens hors d'état de naviguer seront tenus de les rompre et d'en enlever incessamment les débris, à peine de confiscation et de 50 livres d'amende, applicables à la réparation des quais, digues et jetées.

12. *Voir à la fin*, p. 82.

13. Enjoignons aux maçons et autres employés aux réparations des murailles, digues et jetées des canaux, havres et bassins, d'enlever les décombres, et faire place nette incontinent après les ouvrages finis, à peine d'amende arbitraire et d'y être pourvu à leurs frais.

14. Faisons défenses à toutes personnes de porter et allumer pendant la nuit du feu dans le navire étant dans les bassins et havres, sinon en cas de nécessité pressante, et en la présence ou par la permission du maître de quai.

TITRE II. — *Du maître de quai.*

Art. 2. Il aura soin de faire ranger et amarrer les vaisseaux dans les ports; veillera à tout ce qui concerne la police des quais, ports et havres, et fera donner pour raison de ce toutes assignations nécessaires.

4. Empêchera qu'il soit fait de jour ou de nuit aucun feu dans les navires, barques et bateaux, et autres bâtimens marchands, ancrés ou amarrés dans le port, quand il y aura de nos vaisseaux.

5. Indiquera les lieux propres pour chauffer les bâtimens, goudronner les navires, travailler aux radoubs et calfats, et pour lester et délester les vaisseaux; et il aura soin de poser et entretenir les feux, ba-

Vu le titre XI de la loi du 16-24 août 1790 (2), concernant les attributions des autorités administratives, en matière de police.

Vu le titre III de la loi du 9-13 août 1791 (3) et le

---

lises, tonnes ou bouées aux endroits nécessaires, suivant l'usage et la disposition des lieux.

6. Lui enjoignons de visiter une fois le mois, et toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les passages ordinaires des vaisseaux, pour reconnaître si les fonds n'ont point changé, et d'en faire son rapport à l'amirauté, à peine de 50 livres d'amende pour la première fois, et de destitution en cas de récidive.

7. Il pourra couper, en cas de nécessité, les amarres que les maîtres ou autres étant dans les vaisseaux refuseront de larguer, après les injonctions verbales qu'il leur en aura faites et réitérées.

TITRE IV. — *Du lestage et délestage.*

Art. 2. Les syndics et échevins des villes et communautés, seront tenus de désigner, et même de fournir si besoin est, les lieux ou placemens nécessaires et suffisans pour recevoir le leste, *en sorte qu'il ne puisse être emporté par la mer.*

4. *Voir à la fin*, p. 82.

5. Tous mariniers pourront être employés au lestage et délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

6 et 7. *Voir à la fin*, p. 82.

8. Enjoignons au maître de quai de tenir à ce que le lestage ou délestage des vaisseaux soit fait conformément à la présente ordonnance, à peine d'en répondre en son nom et d'amende arbitraire.

(2) TITRE IX.

Art. 3. Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont ;

1°. Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité dans les rues *quais*, places et voies publiques ; ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombremens.

(3) TITRE III. *Des officiers de police dans les ports et de leurs fonctions.*

Art. 1er. Dans les villes maritimes où il y a des tribunaux de commerce, il sera nommé des capitaines et lieutenans de port, pour veiller à la sûreté des ports et rades de commerce, et de leur navigation, à la police sur les quais et chantiers des mêmes ports, au lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres, et à l'exécution des lois de police des pêches et du service des pilotes.

15. Les capitaines de port porteront l'uniforme de lieutenant de vaisseau, et les lieutenans de port celui d'enseigne.

Tous les navigateurs, pêcheurs, porte-faix, ouvriers et autres personnes dans les ports de commerce et sur les quais, ne pourront refuser

décret du 10 mars 1807 (4) concernant l'organisation, les fonctions et les attributions des officiers de port dans les ports de commerce;

---

le service auquel ils sont propres, sur les réquisitions des capitaines et lieutenans de port qui, dans tous les cas de refus et de contravention aux lois de police, en rapporteront procès-verbal.

26. Les capitaines et lieutenans de port pourront, dans les cas où ils seraient injuriés, menacés ou maltraités dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique et ordonner l'arrestation provisoire des coupables, à la charge d'en rapporter procès-verbal.

(4) TITRE II. — *Fonctions des officiers des ports de commerce.*

Art. 10. Les officiers de port seront tenus d'entretenir la sûreté et la propreté dans les ports et rades où ils sont préposés, et de maintenir l'ordre à l'entrée, au départ et dans le mouvement des bâtimens du commerce.

11. A cet effet ils assigneront à chaque bâtiment la place qui convient à ses opérations, l'y feront amarrer solidement et surveilleront les lestages et délestages, de manière à ce qu'ils soient faits avec les précautions prescrites pour empêcher les encombremens ou les dépôts hors des lieux à ce destinés.

12. Ils veilleront à la sûreté de tous les bâtimens flottans, prescriront les mesures qui peuvent la garantir, et dirigeront les secours à porter aux navires naufragés ou en danger.

13. Ils feront observer sur les quais, places ou chantiers aboutissant ou attenant aux ports, les règlemens établis pour y entretenir la propreté et assurer la liberté et la facilité des mouvemens du commerce.

14. Ils exerceront une surveillance assidue sur tous les faits tendant à compromettre l'entretien et la conservation des quais, cales, bassins, jetées, écluses, havres, et en général de tous les établissemens maritimes.

15. Ils dresseront des procès-verbaux contre tous ceux qui, dans les différentes circonstances ci-dessus exprimées, se seraient rendus coupables de quelques délits; et l'application des peines et amendes prononcées par les réglemens sera poursuivie à leur diligence, soit auprès des conseils de préfecture, soit auprès des tribunaux.

16. Les capitaines, lieutenans et maîtres de port, seront pareillement tenus de maintenir la police parmi les pilotes dans les ports où il n'existe pas d'officiers spécialement préposés à la direction du pilotage: et dans ce cas ils requerront les pilotes lamaneurs pour la conduite des bâtimens à la mer, les dragueurs, gabariers, et autres dont le service serait nécessaire au port et assigneront entre eux les tours de service.

17. Ils feront sonder, suivant l'exigence des localités, et autant de fois qu'il sera nécessaire, les rivières navigables près de l'embouchure desquelles ils se trouveront placés, et tiendront registre des sondes.

18. Ils assisteront au lancement à la mer des bâtimens de commerce,

Vu la loi du 19 mai 1802 (29 floréal an X) (5), et le titre IX du décret du 16 décembre 1811 (6), concernant les contraventions en matière de grande voirie, ainsi que

---

feront toutes les dispositions nécessaires pour que ces manœuvres ne causent aucun accident, et ne soient point gênées par les objets environnans.

19. Ils seront tenus d'obtempérer aux réquisitions qui leur seront adressées par les ingénieurs civils et militaires, pour la conservation des ouvrages qui se font dans les ports, ou pour la police des travaux de la mer, ils se conformeront pour le surplus de leurs fonctions, à ce qui est prescrit au livre IV, titre 2 de l'ordonnance de 1681.

(5) *Loi du 29 floréal, an X.* (19 mai 1802.)

Art. 1er. Les contraventions en matière de grande voirie, telles qu'anticipations, dépôts de fumiers ou autres objets, et toutes espèces de détériorations commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien, sur les canaux, fleuves et rivières navigables, leurs chemins de halage, francs-bords, fossés et ouvrages d'art, seront constatées, réprimées et poursuivies par voie administrative.

2. Les contraventions seront constatées concurremment par les maires ou adjoints, les ingénieurs des ponts et chaussées, leurs conducteurs, les agens de la navigation, les commissaires de police et par la gendarmerie ; à cet effet, ceux des fonctionnaires publics ci-dessus désignés qui n'ont pas prêté serment en justice, le prêteront devant le préfet.

3. Les procès-verbaux sur les contraventions seront adressés au sous-préfet, qui ordonnera, par provision, et sauf le recours au préfet, ce que de droit pour faire cesser les dommages.

4. Il sera statué définitivement en conseil de préfecture : les arrêtés seront exécutés sans visa ni mandement des tribunaux, nonobstant et sauf tout recours, et les individus condamnés seront contraints par l'envoi de garnisaires et saisie de meubles, en vertu desdits arrêtés, qui seront exécutoires et emporteront hypothèques.

(6) TITRE IX. — *Répression des délits de grande voirie.*

Art. 112. A dater de la publication du présent décret, les cantonniers, gendarmes, gardes champêtres, conducteurs des ponts et chaussées, et autres agens appelés à la surveillance de la police des routes, pourront affirmer leurs procès-verbaux de contraventions ou délits, devant le maire ou l'adjoint du lieu.

113. Ces procès-verbaux seront adressés au sous-préfet, qui ordonnera sur-le-champ, aux termes des articles 3 et 4 de la loi du 22 floréal, an X, la réparation des délits par les délinquans, ou à leur charge, s'il s'agit de dégradations, dépôts de fumiers, immondices ou autres substances, et en rendra compte au préfet, en lui adressant les procès-verbaux.

114. Il sera statué sans délai, par les conseils de préfecture, tant sur

le décret du 10 avril 1812 (7), qui déclare les dispositions desdits loi et décret applicables aux ports maritimes de commerce;

Vu l'art. 538 du Code civil, qui range les ports et les quais qui en sont l'accessoire au nombre des dépendances du domaine public;

Vu le livre IV du Code pénal de 1810 et notamment l'art. 484 de ce Code;

Considérant que l'importance toujours croissante du port de Fécamp, le nombre de navires de commerce, soit nationaux, soit étrangers, qui le fréquentent, les exportations et importations qui ont lieu par ces navires, démontrent la nécessité de réunir en un seul corps de règlement, où seront d'ailleurs introduites les dispositions additionnelles dont l'expérience aura fait connaître l'utilité, toutes les dispositions éparses qui ont eu pour objet la police de ce port,

---

les oppositions qui auraient été formées par les délinquans, que sur les amendes encourues par eux nonobstant la réparation du dommage.

Seront en outre renvoyés à la connaissance des tribunaux les violences, vols de matériaux, voies de fait, ou réparations de dommages réclamées par les particuliers.

115. Un tiers des amendes de grande voirie appartiendra à l'agent qui aura constaté le délit; le deuxième tiers à la commune du lieu du délit: et le troisième tiers sera versé comme fonds spécial à notre trésor impérial, et affecté au service des ponts et chaussées.

(7) *Décret du* 10 *avril* 1812.

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie;

Vu le titre IX de notre décret du 16 décembre 1811, prescrivant des mesures répressives des délits de grande voirie, et complétant la loi du 29 floréal;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. Le titre IX de notre décret précité est appliquable aux canaux, rivières navigables, ports maritimes de commerce et travaux à la mer, sans préjudice de tous les autres moyens de surveillance ordonnés par les lois et décrets, et des fonctions des agens qu'ils instituent.

Avons arrêté ce qui suit :

TITRE 1er. — *De l'entrée des navires dans le port de Fécamp.*

Art. 1er. La hauteur de l'eau dans le port sera indiquée de jour, par un pavillon français, et des ballons que l'on hissera sur mâts établis à la jetée du Nord.

A la mer montante, l'on hissera le pavillon pour annoncer 10 pieds d'eau, puis un ballon pour 11 pieds, deux ballons pour 12 pieds, et ainsi de suite jusqu'à cinq ballons pour 15 pieds; une flamme marquera la fraction de six pouces.

A la mer baissante, l'on diminuera le nombre des ballons, à mesure que la hauteur de l'eau diminuera, et enfin l'on amènera le pavillon quand il y aura moins de dix pieds d'eau.

Une échelle graduée, correspondant *au fond du port le long du grand quai*, sera placée contre le mur de la jetée, pour servir de règle au garde des signaux.

Une autre échelle graduée sera établie à l'épi, pour marquer *la hauteur de l'eau sur les vases à l'opposite du grand quai*, et faire connaître l'instant où les bâtimens peuvent venir dans cette partie du port.

Le maître de port devra veiller à ce que le service des signaux soit fait exactement, et à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises pour l'entrée et la sortie des bâtimens; dans le cas où il jugerait que les navires ne pussent entrer au port sans courir des dangers, il les en avertirait en faisant amener les ballons et le pavillon hissés à la jetée.

Le maître de port devra également veiller à ce qu'il y ait constamment à l'une et à l'autre jetée une bouée de sauvetage, une échelle de cordes et plusieurs dromes en bon état qui puissent servir en cas de naufrage ou de danger, et qui à cet effet ne devront jamais être renfermées.

2. Lorsque l'ingénieur donnera l'ordre de faire jouer les écluses de chasse, il en préviendra le maître du port, qui devra prescrire toutes les dispositions nécessaires pour qu'aucun bâtiment ne reste exposé à l'action des courans.

Le signal des chasses sera donné au moyen de pavillons rouges, qui devront être placés aux écluses pendant toutes les marées où l'on chassera et à la jetée du Nord toutes les fois que le maître du port le jugera convenable; ces pavillons ne pourront être mis et retirés que par l'éclusier qui en aura la garde.

3. Les capitaines ou maîtres de navires et bateaux qui entreraient dans le port, lorsque le pavillon rouge sera hissé à la jetée du Nord, seront seuls responsables de toutes avaries que lesdits navires et bateaux pourraient éprouver par suite de l'effet des écluses de chasse.

TITRE II. *Des chargemens et des déchargemens.*

Art. 4. Les navires et bateaux seront rangés à quai, à tour de rôle, suivant la date des rapports et demandes que les capitaines feront au maître de port. Pour ceux qui auront à décharger, les demandes seront reçues dès leur entrée au port, mais pour ceux qui auront à charger les demandes ne pourront être admises que du moment où leur déchargement sera complétement opéré, et si le cas y échoit que du moment où toutes leurs réparations seront faites.

5. Tous chargemens ou déchargemens devront être terminés, pour les bâtimens au-dessous de cent tonneaux dans le délai de huit jours, et pour les bâtimens de cent tonneaux et au-dessus dans le délai de douze jours, y compris les dimanches et les jours fériés.

Ces délais expirés, les navires seront retirés du quai, si les capitaines ou armateurs ne justifient pas d'empêchemens légitimes. Le maître de port pourra, dans tous

les cas, intervenir pour déterminer les facilités que les navires devront s'accorder réciproquement.

Les ancres, mâts, vergues, amarres de postes, défenses et autres agrès ou ustensiles, placés momentanément dans le port ou sur les quais, devront être enlevés aussitôt après le départ des navires.

6. Les bâtimens ne pourront être amarrés qu'aux pieux, canons et organeaux à ce destinés.

Les capitaines ou gardiens de navires et bateaux devront doubler les amarres, en cas d'apparence de tempête ou lorsqu'ils en seront requis par le maître de port.

Tout capitaine qui aura obtenu une place à quai devra mettre de bonnes amarres et des défenses pour prévenir toutes avaries. Il souffrira le passage de communication des bâtimens au large et sera chargé du balayage du quai en face de son navire; les balayures devront être mises en tas, pour qu'elles puissent être facilement chargées dans les voitures servant à l'enlèvement des boues de la ville.

7. Nul ne pourra charger, décharger ni transborder des tuiles, briques, plâtre, blocs, moellons, pavés, sables, charbon de terre, etc., sans placer entre le navire et le quai une toile ou prélat bien conditionné et solidement attaché.

Les barils et matières lourdes ne pourront être chargés ou déchargés qu'avec des grues ou des palans et non avec de simples cordes.

8. Les marchandises déchargées sur les quais devront être enlevées aussitôt après qu'elles auront été pesées ou reconnues par les agens de la douane et vérifiées, le cas échéant, par ceux de l'octroi et des contributions indirectes, et au plus tard dans les trois jours qui suivront lesdites pesées, ou reconnaissance et vérification.

Passé ce délai, les marchandises seront enlevées à la diligence du maître de port, après qu'il aura dressé

procès-verbal contre les propriétaires ou consignataires; elles seront conduites par ses soins en un lieu de dépôt, d'où elles ne pourront être retirées qu'après que tous les frais de transport et autres accessoires auront été acquittés. Il en sera de même des objets ci-dessus mentionnés à l'art. 5.

9. En cas de déchargement de poissons et cuirs avariés, huile de morue et autres marchandises dont le séjour sur les quais aurait quelques inconvéniens, elles devront être emportées sans aucun délai au fur et à mesure des vérifications des agens de la douane et de ceux de l'octroi et des contributions indirectes, sinon le maître de port les fera enlever conformément à l'article précédent.

10. Les voitures, chariots et fourgons, ne devront jamais rester stationnés sur les quais après leur chargement ou déchargement effectué; ils pourront séjourner dans les emplacemens publics qui seront désignés à cet effet par l'autorité municipale, et ils devront y être rangés de manière qu'ils ne puissent obstruer la voie publique ni gêner les mouvemens du commerce.

11. Les bois déchargés aux chantiers du perrey, notamment les bois du Nord et ceux qui sont destinés à la construction des navires, devront toujours être déposés en dehors des pieux d'amarres.

Aucune pièce de bois, ni aucune pierre, ne pourra être placée, même momentanément, sur le chemin qui conduit du quai de la vicomté à la jetée du Sud-ouest; ce chemin devra rester toujours entièrement libre sur sa largeur de six mètres entre les bornes dont il est bordé à droite et à gauche.

Les bois, pierres et autres matériaux approvisionnés pour les travaux du port, sur les chantiers qui sont établis le long des quais de halage depuis la jetée du Nord jusqu'à l'extrémité du quai des Pilotes, ne pourront être

déposés qu'en dehors et à un mètre des pieux d'amarre ou de halage.

TITRE III. — *Des précautions contre les incendies.*

Art. 12. Il est défendu de faire aucun feu, de jour ou de nuit, sur les quais en dedans des pieux d'amarre, soit à bord des navires ou bateaux ; il est également défendu d'y avoir de la lumière autrement qu'au moyen de lanternes ou fanaux : toutefois le maître de port pourra permettre l'emploi du feu à bord des bâtimens, mais seulement en cas de nécessité, et lorsque ces bâtimens seront retirés dans les lieux qu'il leur aura désignés à cet effet, et qui lui paraîtront n'offrir aucun danger.

13. Il est interdit de chauffer du brai ou goudron ailleurs qu'aux endroits déterminés par le maître de port.

Aucun navire ou bateau ne pourra se rendre *au platon* ni être chauffé sans qu'au préalable le maître de port en ait été prévenu et ait fixé la place où devra se faire le chauffage; ledit maître de port sera présent à l'opération du chauffage pour la surveiller, et avant de permettre d'allumer le feu, il s'assurera que toutes les précautions contre l'incendie ont été prises. Il aura droit à une rétribution pour surveillance exercée pendant le chauffage de tout navire ou bateau ; cette rétribution lui sera payée par les armateurs, à raison de 3 francs par vacation ou par marée.

TITRE IV. — *Du lestage et du délestage.*

Art. 14. Il est expressément défendu aux capitaines et aux maîtres de lester et de délester leurs navires ou bateaux, ailleurs qu'aux endroits indiqués par le maître de port, auquel ils devront s'adresser quand ils voudront faire l'une ou l'autre opération.

15. Ni mâts ou autres bois flottans, ni chaloupes ou autres petits bateaux, ne pourront être laissés dans la

retenue non plus que dans le port, sans être amarrés de de telle manière qu'ils ne puissent être emportés par les eaux.

En cas de contravention au présent article, le maître de port procédera conformément à ce qui est prescrit ci-dessus à l'article 8, pour l'enlèvement de tous objets indûment restés dans le port ou sur les quais.

TITRE V. — *Du maître de port.*

Art. 16. Le maître de port est chargé de veiller à la liberté, à la sûreté et à la propreté du port, à la police des quais et chantiers, au maintien de l'ordre public et spécialement à l'exécution de toutes les dispositions du présent règlement.

Il fera ranger et amarrer les bâtimens dans le port et leur assignera, dans tous les cas, les places qu'ils devront occuper.

Il désignera le halage et tous les mouvemens des navires; les pilotes, capitaines, maîtres ou patrons et le maître haleur, seront tenus d'obtempérer à ses ordres et d'exécuter toutes les manœuvres qu'il leur prescrira pour ce service; s'il juge nécessaire de faire larguer des amarres, il pourra en cas de refus, après deux injonctions verbales, couper lesdites amarres.

Il pourra désigner le nombre de haleurs nécessaires, à l'entrée ou à la sortie des navires, suivant le temps et les circonstances, afin qu'aucun bâtiment ne soit retardé ou arrêté dans ses manœuvres.

Il maintiendra la police parmi les pilotes, il les requerra pour la conduite des bâtimens à la mer et assignera entre eux les tours de service.

Il ne recevra sous aucun prétexte aucune rétribution des capitaines, armateurs ou consignataires et courtiers, si ce n'est dans le cas prévu ci-dessus par l'*art.* 13.

Pour le surplus de ses fonctions et attributions, il se

conformera à ce qui est prescrit au livre IV, titre II, de l'ordonnance de marine du mois d'août 1681, au titre III de la loi du 9.—13 août 1771, et au titre II du décret du 10 mars 1807.

TITRE VI. — *Des ouvriers de port.*

Art. 17. Tous les ouvriers sans exception, travaillant sur le port, sont placés pendant les heures de travail sous la surveillance du maître de port, qui, en cas de danger, pourra les requérir de prêter la main aux manœuvres qui seront jugées nécessaires.

Les enlèvement et transport de marchandises et autres objets, qui auront lieu en exécution des articles 8, 9, et 15 du présent règlement, s'opéreront par l'intermédiaire desdits ouvriers, sauf l'intervention de l'autorité municipale pour le règlement de leurs salaires.

TITRE VII. — *Des contraventions et des peines.*

Art. 18. Les contraventions au présent règlement et tous autres délits et contraventions concernant la police du port, de la retenue et des quais, seront constatés par procès-verbaux du maître de port, du commissaire de police et de tous autres agens qui ont un caractère pour verbaliser (8).

19. Ces procès-verbaux dûment affirmés dans les vingt-

---

(8) *Dispositions de l'ordonnance de 1681, livre IV, rappelées à l'appui du présent règlement.*

TITRE Ier. — *Des ports et havres.*

Art. 1er. Les ports et havres seront entretenus dans leur profondeur et netteté ; faisons défense d'y jeter aucunes immondices à peine de dix livres d'amende payables par les maîtres pour leurs valets, même par les pères et mères pour leurs enfans.

2. Il y aura toujours des matelots à bord des navires étant dans le port pour faciliter le passage des vaisseaux entrans et sortans, larguer les amarres et faire toutes les manœuvres nécessaires, à peine de cinquante livres d'amende contre les maîtres et patrons.

5. Les maîtres et patrons qui voudront se tenir sur leurs ancres dans les ports seront obligés d'y attacher orin, bouée ou gaviteau pour

quatre heures, dans le cas où l'affirmation est requise, seront soumis aux formalités de visa pour timbre et de l'enregistrement en débet, dans les délais voulus par la loi.

Ceux qui constateraient des contraventions, assimilées par le décret du 10 avril 1812 aux contraventions de grande voirie, seront adressés au sous-préfet de l'arrondissement du Havre, chargé de procurer la répression desdites contraventions.

Ceux qui constateraient des infractions au présent règlement de nature à encourir des peines correctionnelles soit en conformité des dispositions ci-après rappelées de l'ordonnance de 1681, soit en conformité du Code pénal, seront adressés au procureur du roi près le tribunal de police correctionnelle.

Enfin ceux qui constateraient des contraventions de simple police seront adressés au commissaire de police, remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de police.

Approuvé, le 15 juillet 1831.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,

BÉRARD.

---

les marquer, à peine de 50 livres d'amende et de réparer tout le dommage qui en arrivera.

12. Seront tenus sous pareille peine de 50 livres d'amende, ceux qui feront des fosses dans les ports pour travailler au radoub de leurs navires, de les remplir dans les 24 heures après que leurs bâtimens en seront dehors.

TITRE IV.

Art. 4. Tous bâtimens embarquant ou déchargeant du lest auront une voile qui tiendra aux bords tant du vaisseau que de la gabarre, à peine de cinquante livres d'amende solidaire, contre les maîtres de navires et gabarres.

6. Faisons défense à tous capitaines et maîtres de navires de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins ou rades, à peine de cinq cents livres d'amende pour la première fois, et de saisie et de confiscation en cas de récidive, et aux délesteurs, de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés.

7. Faisons aussi défense sous pareilles peines aux capitaines et maîtres de navires de délester leurs bâtimens, et aux maîtres et patrons de gabarres ou bateaux lesteurs de travailler au lestage ou délestage d'aucun vaisseau pendant la nuit.

(N°. XCV.)

[25 novembre 1831.]

Moulins et usines (Sr. Borel). — *Déversoir doublement nécessaire et à l'exploitation d'un moulin, et à la navigation d'une rivière; le gouvernement et le propriétaire du moulin doivent supporter les réparations dudit déversoir dans la proportion de leurs intérêts.*

Des travaux sont entrepris depuis plusieurs années pour canaliser dans le département du Morbihan la rivière d'Oust, destinée à faire partie du canal de Nantes à Brest. Le sieur Borel, propriétaire du moulin de Rieux situé sur cette rivière, a demandé que le déversoir de son moulin fût considéré comme une dépendance du canal et entretenu sur les fonds affectés aux travaux. Cette demande a été accueillie par le conseil de préfecture qui, par arrêté du 8 octobre 1827, a mis à la charge de l'administration des ponts et chaussées la dépense entière des réparations à faire au déversoir dont il s'agit. Cette décision est basée sur ce que ce déversoir n'est pas mentionné dans le procès-verbal de la vente que le domaine public a faite du moulin de Rieux le 9 fructidor. an IV.

L'administration s'est pourvue contre cet arrêté. Elle a exposé qu'il était impossible de ne pas regarder le déversoir de Rieux comme une dépendance essentielle du moulin, en ajoutant que, si le gouvernement ne se fût pas occupé de canaliser la rivière d'Oust, le propriétaire du moulin n'aurait jamais songé à faire intervenir l'administration dans la réparation d'un ouvrage d'un intérêt purement privé. Mais comme, par suite de la canalisation de la rivière, le déversoir devenait utile à la navigation, l'administration a reconnu que la charge des réparations et de l'entretien de cet ouvrage devrait être répartie entre le canal et le moulin dans la proportion des intérêts respectifs.

Le pourvoi a été admis, et voici l'ordonnance qui est intervenue à cet égard.

Louis-Philippe, etc.

Vu le pourvoi formé par le ministre de l'intérieur, enregistré au secrétariat général de notre Conseil d'état le 6 mars 1828, tendant à l'annulation d'un arrêté du Conseil de préfecture du Morbihan, en date du 8 octobre 1827,

lequel a mis à la charge de l'administration des ponts et chaussées la dépense entière des réparations à faire au déversoir du moulin de Rieux, situé sur la rivière d'Oust et appartenant au sieur Borel;

Vu l'arrêté du Conseil de préfecture attaqué;

Vu l'acte de vente consentie le 9 fructidor an IV, par les administrateurs du département du Morbihan, au profit de la dame Perrine Mabon, aux droits de laquelle se trouve le sieur Borel, d'un moulin connu sous le nom de Rieux, et provenant du sieur Castelan, émigré;

Vu le mémoire en défense du sieur Borel, domicilié en la commune de Saint-Martin, arrondissement de Vannes, propriétaire du moulin de Rieux; ledit mémoire enregistré au secrétariat général du Conseil d'état, le 27 mai 1828, et dont les conclusions tendent à ce qu'il nous plaise rejeter le pourvoi du ministre de l'intérieur;

Vu l'article 34 de la loi du 16 septembre 1807; ensemble toutes les pièces produites;

Ouï Me. Roger, avocat du sieur Borel;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le déversoir dont il s'agit est nécessaire à l'exploitation du moulin de Rieux, comme à la navigation de la rivière d'Oust; d'où il suit que le gouvernement et le sieur Borel doivent supporter les frais de réparation dudit déversoir dans la proportion de leurs intérêts.

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du Conseil de préfecture du Morbihan, ci-dessus visé, est annulé, sauf aux parties à se retirer devant notre ministre du commerce et des travaux publics, pour faire déterminer, par un règlement d'ad-

ministration publique (*), la proportion dans laquelle elles supporteront les frais de réparation du dit déversoir.

(N°. XCVI.)

[5 décembre 1831.]

Prolongement du canal de Givors, à partir de Rive-de-Gier jusqu'à Grand-Croix (Loire.)

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics ;

Vu la soumission en date du 24 novembre 1830 de la compagnie du canal de Givors, de prolonger, à ses frais, de Rive-de-Gier à Grand-Croix, département de la Loire, ledit canal sur une distance d'environ 5,000 mètres, moyennant la concession d'un péage d'un centime par quintal usuel et par kilomètre ($0^{fr.},204$ par 1,000 kilogrammes) sur toutes les matières transportées, et de vingt-cinq centimes par écluse et par bateau vide ;

Vu les lettres patentes des 6 septembre 1761, 30 septembre 1770, 12 août 1779, et du mois de décembre 1788, relatives à l'ouverture et à la concession du canal de Givors ;

Vu les pièces de l'enquête faite, sur la demande de la compagnie du canal de Givors, dans les communes sur lesquelles elle se propose d'étendre ses travaux ; les délibérations des chambres consultatives de Saint-Chamond et de Saint-Étienne, les avis des ingénieurs des mines,

(*) On peut consulter l'ordonnance royale du 26 juillet 1826, contenant réglement d'administration publique pour la répartition entre l'état et les propriétaires intéressés des dépenses à faire pour l'entretien et la reconstruction des ouvrages d'art établis sur la Mayenne, la Sarthe et le Loir. (*Code des ponts et chaussées*, Ravinet, tome III, page 184.)

des ingénieurs des ponts et chaussées, et du préfet du département de la Loire;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 3 août 1830, 6 septembre 1831, et du Conseil général des mines du 31 octobre 1831;

Vu la nouvelle soumission du 14 novembre 1831, par laquelle la compagnie du canal de Givors consent à réduire à dix centimes par kilomètre et par 1,000 kilogrammes, le droit à percevoir sur les marchandises qui circuleront sur la portion du canal à ouvrir;

Notre Conseil d'état entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Le prolongement du canal de Givors à Rive-de-Gier, entre cette dernière ville et le lieu dit de la Grand-Croix, département de la Loire, est déclaré d'utilité publique.

2. La compagnie du canal de Givors est autorisée à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux nécessaires pour effectuer ce prolongement. Elle en soumettra le projet définitif à l'approbation de notre directeur général des ponts et chaussées et des mines, dans les six mois qui suivront la date de la présente ordonnance.

Les travaux devront être terminés dans un délai de trois années.

3. La compagnie construira des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les routes et chemins qui existent actuellement se trouveraient interceptés. Les rampes aux abords desdits ponts n'auront pas plus de 3 centimètres d'inclinaison pour les routes royales et départementales, et de 5 centimètres pour les chemins vicinaux. Elle rétablira et assurera, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

4. L'exécution, l'entretien et les réparations des ouvrages, bien qu'il y soit pourvu par des moyens et des

agens du choix de la compagnie, seront soumis au contrôle de l'administration.

L'objet de ce contrôle sera d'assurer l'observation des engagemens de toute nature contractés par la compagnie dans l'intérêt public.

5. Les eaux nécessaires à l'alimentation du canal, et sur lesquelles il existera des droits privés, les emplacemens destinés au canal, à ses chemins de halage et francs-bords, gares, bassins, réservoirs et autres dépendances, au rétablissement des routes, chemins et cours d'eau, coupés par le canal, seront achetés et payés par la compagnie.

A cet effet, après l'approbation du projet prescrite par l'article 2 ci-dessus, la compagnie fera lever le plan terrier mentionné dans l'article 5 de la loi du 8 mars 1810.

Si les acquisitions qui seront reconnues nécessaires ne peuvent point se faire à l'amiable, il y sera pourvu, conformément à la loi précitée, à la diligence du préfet et aux frais de la compagnie.

6. La compagnie pourra se procurer les matériaux de remblais et d'empierrement dont elle aura besoin pour la confection de ses ouvrages, en usant à cet égard de tous les droits de l'administration pour l'exécution des travaux de l'état. Elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des droits accordés aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les arrêtés du Conseil de préfecture, sans que dans aucun cas la compagnie puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

7. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque provenant des travaux, seront également payées par la compagnie.

8. Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si la compagnie a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette, au préjudice des propriétaires riverains. Le procès-verbal du commissaire sera soumis à l'approbation de l'administration.

9. Sauf le cas de force majeure, et les temps de chômage ordinaire dont la durée ne pourra pas excéder deux mois, la compagnie tiendra constamment le canal en bon état, et la navigation libre, ouverte et facile.

10. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle aura faites en exécution des articles précédens, et sous la condition qu'elle en exécutera toutes les clauses, il lui est fait concession de la jouissance perpétuelle de la partie du canal à ouvrir et de ses dépendances.

Cette jouissance se compose :

(1°.) De la perception des droits de navigation dont le maximum sera, pour les bateaux chargés, de dix centimes par distance de mille mètres et par poids de mille kilogrammes, et pour les bateaux vides, de vingt-cinq centimes par écluse ;

(2°.) De l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords ;

(3°.) De la faculté de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui excèderont les besoins de la navigation.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque n'aura lieu que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie dont le couronnement sera dérasé à cinq centimètres au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

Les eaux qui seront ainsi dérivées d'un bief pour le service des moulins et usines devront être rendues au canal dans le bief immédiatement inférieur.

11. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales, vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient le prolongement du canal projeté, la compagnie ne pourra pas s'opposer à l'établissement de ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la navigation du canal.

12. La compagnie pourra établir à ses frais des agens assermentés, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages.

13. Pour garantie de l'exécution des conditions qui lui sont imposées, la compagnie sera tenue, avant la mise en activité des travaux, de déposer à la caisse des consignations un cautionnement de 100,000 fr. en numéraire ou en effets publics. Ce cautionnement lui sera rendu, sur les mandats du préfet, successivement et par quart, en proportion de l'avancement des travaux, constaté par l'administration des ponts et chaussées.

14. Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir construit et terminé le prolongement du canal projeté, dans le délai fixé par l'article 2, et d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par la présente ordonnance, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achève-

ment des travaux par une adjudication qui sera ouverte sur les clauses précédentes, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les ouvrages, matériaux et terrains.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra, des nouveaux concessionnaires, la valeur que l'adjudication aura déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains.

La présente stipulation n'est point applicable aux cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux, proviendrait de force majeure.

15. Les contestations qui pourront s'élever entre le gouvernement et la compagnie sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions énoncées en la présente ordonnance seront jugées administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Loire, sauf le recours au Conseil d'état.

(N°. XCVII.)

[11 décembre 1831.]

Construction d'un pont suspendu sur l'Allier près de Vic-le-Comte, route départementale n°. 8, *de Veyre à Olliergues* (Puy-de-Dôme).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 27 septembre 1831, au sieur Armand-Joseph Bayard de la Vingtrie, moyennant une concession de péage de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831, page 122).

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831, page 123), *sauf les circonstances locales ci-après détaillées.*

Largeur du débouché entre les culées.		$100^m,00$
Hauteur de la surface inférieure du tablier au-dessus de l'étiage.	Près des culées.	$8^m,80$
	Au milieu du pont.	$9^m 30$
Largeur du passage entre les faces intérieures du garde-corps.	Voie charretière. $2^m.00$ / Deux trottoirs $2^m.30$	$4^m,30$
Pente aux abords réglée, au *maximum* et par mètre, à		$0^m,03$
Cautionnement.		6,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Une personne à pied.	»	05
Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	»	10
Un cheval, un mulet chargé ou non chargé.	»	05
Un âne, chargé.	»	05
Idem non chargé.	»	02 ½
Un bœuf ou une vache non employés au labour.	»	10
Un porc.	»	05
Par veau, bouc ou chèvre.	»	02 ½
Par mouton, brebis, cochon de lait.	»	01 ¼

Les droits seront réduits de moitié pour les animaux employés au labour ou allant au pâturage.

Une voiture à deux roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, avec le conducteur.	»	35
Idem à deux chevaux.	»	50
Idem à trois chevaux.	»	60
Une litière à deux chevaux ou une voiture à quatre roues attelée d'un cheval, y compris le conducteur.	»	50
Idem à deux chevaux.	»	60
Idem à trois chevaux.	»	75
Idem à quatre chevaux.	1	25

Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.

Une voiture de poste à deux ou à quatre roues, voyageurs et postillon compris, et le retour des chevaux, pied levé, à deux chevaux.	1	00
Idem à trois chevaux.	1	50
Idem à quatre chevaux.	2	00
Idem à cinq chevaux.	2	50

	fr.	c.
Une charrette chargée ou char ordinaire ou de campagne chargé, y compris le conducteur, attelé d'un cheval, d'un mulet, ou de deux bœufs.	»	20
Idem à vide.	»	15
Idem chargée, à deux chevaux, ou à quatre bœufs.	»	30
Idem à vide.	»	20
Idem chargée, à trois chevaux ou à six bœufs.	»	55
Une voiture de roulage à deux ou à quatre roues, à un cheval, y compris le conducteur.	»	50
Idem à deux chevaux.	»	80
Idem à trois chevaux.	1	00
Idem à quatre chevaux.	1	25
Une charrette chargée, employée au transport des engrais, attelée d'un âne ou d'une ânesse.	»	05
Idem à un cheval, ou à deux bœufs, et le conducteur.	»	10

Nota. Ce tarif stipule en outre les exemptions générales ordinaires (*Voir* n°. LIX, vol. 1831, page 250). Le même tarif exempte en outre le garde champêtre de la commune.

Paris, le 30 juillet 1831.

Le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

Approuvé, le 30 juillet 1831.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics,
COMTE D'ARGOUT.

(N°. XCVIII.)

[25 décembre 1831.]

Construction de deux ponts suspendus sur la Vienne, à l'île Bouchard, entre les communes de Saint-Gilles et de Saint-Maurice. (Indre-et-Loire.)

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 15 septembre 1831 à la compagnie représentée par les sieurs comte de Sparre, de Foucault, Charles Drouin, Bouchet, Jahan de Guinemont, et Tonnelier, ses administrateurs,

moyennant une concession de péage de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831, page 122.)

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831. pag. 123.)

Avec addition, pour demi-épreuve, de l'article 7 *du* n°. LX (vol. 1831, page 258).

Et sauf les circonstances locales ci-après détaillées :

Largeur du débouché entre les culées.	Pont du côté de Saint-Gilles. . . .	85m,00
	Pont du côté de Saint-Maurice. . .	80m,00
Hauteur de la surface inférieure du tablier au-dessus de l'étiage, au moins de.		8m,16
Largeur du passage entre les faces intérieures du garde-corps.		4m,00
Pente aux abords et pente des rampes accessoires, réglée au *maximum* et par mètre à.		0m,05
Largeur de la chaussée, à exécuter aux frais du concessionnaire dans la traversée de l'île.		10m,00
Largeur des rampes de communication de cette chaussée avec le sol de l'île.		4m,00
Cautionnement.		20,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Une personne à pied, chargée ou non.	»	05
Un cheval ou mulet et son cavalier.	»	15
Un cheval ou mulet chargé.	»	10
Idem non chargé.	»	07 ½
Un âne ou une ânesse chargé.	»	05
Idem non chargé.	»	04
Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne, allant au labour ou au pâturage.	»	05
Un veau ou porc.	»	05
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons, non compris le conducteur.	»	02 ½

Les droits seront réduits à moitié pour les moutons, brebis ou dindons allant au pâturage.

Une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet.	1	00
Une litière à deux roues et le conducteur.	1	25
Une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur.	1	25
Idem, à deux chevaux.	1	50

Les voyageurs paieront séparément et par tête le droit dû pour une personne à pied.

	fr.	c.
Charrette chargée attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur.	1	00
Idem à deux chevaux.	1	50
Idem à trois chevaux.	2	00
Charrette vide attelée d'un cheval, et le conducteur. . . .	»	60
Charrette chargée ou non, attelée d'un âne, et le conducteur.	»	15
Charrette chargée employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval et le conducteur.	»	25
Chariot chargé à quatre roues, à un cheval et le conducteur.	[illegible]	00
Idem à deux chevaux.	2	00
Idem à trois chevaux.	2	50
Chariot vide, à un cheval et le conducteur.	»	75

Il sera payé pour chaque cheval, mulet ou bœuf, âne ou ânesse excédant le nombre indiqué pour les divers attelages ci-dessus, le droit fixé pour ces animaux non chargés.

Ce tarif stipule en outre les exemptions générales ordinaires. (*Voir* n°. LIX, vol. 1831., pag. 250.)

Paris, le 12 août 1831.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

Approuvé, le 12 août 1831.

Le pair de France, ministre du commerce et des travaux publics.
COMTE D'ARGOUT.

(N°. CXIX.)

[31 décembre 1831.]

Règlement concernant la navigation de l'Aube, entre Brienne-la-Vieille et le confluent de la Seine à Marcilly. — Limites et ateliers de flottage. — Chemins de halage affectés à la navigation ; travaux y relatifs. — Heures de passage ; flots accordés à la marine. — Droits à payer. — Service des écluses. — Cantonniers.

1°. RAPPORT AU MINISTRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Monsieur le Ministre, la ville de Paris tire depuis de

longues années, des forêts qui avoisinent la rivière d'Aube, une partie des bois de charpente nécessaires à sa consommation.

Les propriétaires de ces forêts, le commerce de Paris, les entrepreneurs de flottage et la marine, réunis tous dans un intérêt commun, celui de la navigation, se plaignent des difficultés et des obstacles qu'elle éprouve de la part des propriétaires d'usines.

Avant de vous rendre compte de ces difficultés et des des moyens qui s'offrent aujourd'hui de les faire cesser, je crois à propos d'entrer dans quelques détails sur l'état de cette rivière et l'usage qu'on en fait comme voie fluviale.

L'Aube, de même que l'Yonne, se divise en deux parties; navigable, à partir de Brienne-la-Vieille, au-dessus de ce point elle n'est flottable qu'à bûches perdues.

De Brienne à Arcis, on navigue en trains seulement, mais d'Arcis au confluent de la Seine à Marcilly, la navigation s'opère en trains et en bateaux.

L'Aube a encore avec l'Yonne cette analogie que le départ des trains y a lieu aussi à l'aide de *flots* ou *lachures*.

Les trains réduits à de certaines dimensions se nomment *brelles*. Pour activer la marche de celles-ci, on réunit les eaux des biefs de plusieurs des usines situées au-dessus du point de départ, et c'est au moyen des eaux ainsi rassemblées que l'on obtient un flot (*).

Les brelles mettent plus ou moins de temps pour franchir les 63,100 mètres ($12\frac{1}{2}$ lieues environ) qui séparent Brienne d'Arcis. Les unes emploient cinq jours, les au-

(*) Les trains sont composés de brelles et celles-ci de coupons.

Un coupon est formé de 80 à 100 solives; sa longueur varie de 8 à 20 mètres.

Trois ou quatre coupons, liés l'un à l'autre, font une brelle dont la longueur varie elle-même, mais qui ne peut dépasser 25 toises (50 mètres environ).

Il faut quatre brelles pour faire un train.

tres sept. Cette différence tient à diverses causes parmi lesquelles on doit placer le plus ou moins de soin et d'activité mis par les mariniers préposés à la conduite des bois dans les opérations de flottage.

Deux intérêts sont ici en présence, le commerce et l'industrie. Le premier réclame contre les entraves que le second met à la liberté de la navigation. Celui-ci répond que le droit de se servir des eaux pour la navigation ne peut être illimité, autrement une usine, qui n'a de valeur que par l'usage des eaux qui la mettent en mouvement, loin de présenter des avantages, deviendrait une propriété onéreuse. Les usiniers demandent donc que des règlemens déterminent les époques auxquelles les eaux de leurs biefs devront être données, afin que le chômage auquel ils seront assujettis ne puisse jamais être le résultat des exigences du commerce; ils demandent surtout que le service de la navigation soit régularisé.

Il est en effet nécessaire que l'ordre préside à cette navigation, qu'elle soit invariable et indépendante de la volonté du marinier et des propriétaires d'usines.

Le passage d'Arcis étant celui de tous qui présente le plus de difficultés, c'est de ce passage dont j'aurai, monsieur le Ministre, à vous entretenir plus particulièrement.

Les usines qui existent sur ce point appartiennent à M. le comte de Labriffe. Elles sont adaptées à deux pertuis qui servent à la navigation et dont la construction et l'entretien sont à la charge de ce propriétaire. L'un s'appelle la vanne de *Charlieu* et livre passage aux brelles; l'autre, nommé *grand vannage*, donne, dans la saison des basses eaux, les flots nécessaires au départ des bateaux qui se chargent au-dessous des moulins.

Le préfet de l'Aube, persuadé que le départ des brelles de Brienne pouvait s'effectuer à jours et heures fixes et qu'elles arriveraient avec la même régularité à Arcis où

le passage leur serait livré, persuadé d'ailleurs qu'en réglant à deux par semaine le nombre des jours de départ et de passage on satisferait à tous les besoins de la navigation sans nuire à l'activité des usines, a établi provisoirement, par arrêté du 19 septembre 1826, ce nouvel ordre de choses.

Cet arrêté est devenu le signal de vives réclamations.

La rivière d'Aube, disent les propriétaires des forêts, sert de temps immémorial au transport des bois de la Champagne, que l'on conduit à Paris ; c'est par la facilité que procure ce moyen de transport que l'on donne une valeur importante à ces bois qui forment la majeure partie de la richesse du pays, puisque sur 605,000 arpens que comporte la superficie du département de l'Aube, plus de 150,000 sont plantés en forêts. Ils s'élèvent donc avec force contre une disposition qui enchaîne la navigation, nuit à leurs intérêts et à ceux du commerce en général. Ils invoquent au surplus l'autorité des lois et des anciennes ordonnances pour repousser toute prétention à un privilége quelconque sur une rivière *dépendante du domaine public*.

Les plaintes élevées par les autres intéressés sont fondées sur ces mêmes motifs et considérations. Ils terminent par faire remarquer que l'arrêté dont il s'agit est inexécutable, à cause des difficultés et inconvéniens particuliers aux localités, qui ne permettent pas de régulariser la descente des brelles de manière à ce qu'elles puissent parvenir à jour fixe à Arcis ; qu'arrivant le lendemain du passage il faudra que l'entrepreneur du flottage attende un, deux et même trois jours, celui déterminé pour l'ouverture de la vanne ; qu'il paie et nourrisse pendant ce temps de nombreux équipages ; telles sont, disent-ils, les chances ruineuses qu'on veut faire supporter tout à la fois aux propriétaires des bois, au commerce et à la marine.

Par sa réponse, M. de Labriffe a cherché à démontrer que deux jours par semaine, accordés au passage des flots, faisaient plus de douze cents heures par année; qu'en prenant pour base les dix dernières pendant lesquelles la navigation a eu le plus d'activité, il n'a jamais passé à Arcis au delà de trois cents brelles par chacune, or il faut par brelle vingt minutes pour le passage, il faudrait donc cent vingt heures par année; l'arrêté en accorde douze cent, c'est-à-dire dix fois plus qu'il n'est besoin.

Quelles que soient au reste les mesures qui seront définitivement prises, M. de Labriffe a demandé qu'on régularisât le service de la navigation et qu'on ne fît plus dépendre le mouvement des usines du caprice, de la négligence, et souvent du dérangement des mariniers.

L'existence des siennes repose, ainsi qu'il le fait connaître, sur des titres non interrompus depuis 1397. J'ajouterai ici que l'Aube, dans la partie indiquée, n'est navigable que depuis une trentaine d'années, qu'ainsi l'usage de ses eaux était précédemment de droit commun; qu'au surplus les anciennes ordonnances en rappelant la maxime de droit public qui attribue aux rois et aux souverains la pleine propriété des fleuves et rivières navigables, réservent toutefois les *droits, titres* et *possession légitime, auparavant l'année* 1566. On voit donc que M. de Labriffe, bien qu'il ne pût prétendre aujourd'hui à user exclusivement des eaux de la rivière, jouit à bon droit et d'une manière incontestable de ses usines.

Un second arrêté pris par le préfet, le 16 février dernier, dans des vues de conciliation, n'eut pas plus de succès que le premier, encore bien qu'il accordât à la navigation, au delà des deux jours accordés déjà, le lendemain de chacun d'eux pendant quatre heures, le cas arrivant où des trains de bois faisant partie des convois expédiés du port de Brienne se trouvassent retardés dans leur marche par des hauts-fonds et par des avaries, et où il leur

fût dès lors impossible de passer le pertuis d'Arcis le jour fixé.

Toutes ces mesures n'étaient que transitoires, puisque l'administration attendait pour statuer sur toute cette affaire un travail général demandé au préfet et aux ingénieurs. Ce travail est parvenu; mais comme il est basé, quant au passage des trains au pertuis d'Arcis, sur les dispositions provisoirement adoptées, de nouvelles réclamations se sont élevées.

La fixation du nombre de jours que l'on accordera pour ce passage est, suivant l'ingénieur-en chef, le point sur lequel les avis sont le plus partagés. Dans son opinion on ne pourrait aller au-delà des concessions faites sans obliger les usines de M. de Labriffe à chômer quatre jours et demi sur sept; ce qui leur porterait un grand préjudice que ne semblent point réclamer les besoins de la navigation.

Au milieu de ce conflit d'intérêts, je crus à propos de renvoyer l'affaire à l'examen d'une commission présidée par le préfet et composée de l'ingénieur en chef, des agens de la navigation, des autorités locales, des propriétaires d'usines parmi lesquels figurent MM. de Labriffe et de Plancy, enfin des délégués des différentes branches de commerce, d'appeler cette commission à discuter le mérite des prétentions élevées de part et d'autre et de présenter elle-même, en définitive, un travail susceptible de concilier autant que possible tous ces intérêts.

Cette mesure a obtenu le succès le plus complet; le préfet annonce que la discussion, ouverte d'abord sur la question principale, celle relative au nombre de jours à accorder pour le passage des brelles au pertuis d'Arcis, question dont toutes les autres ne sont pour ainsi dire que la conséquence, a été résolue à la satisfaction entière des parties intéressées; elle est comprise dans l'art. 9 du nouveau projet.

Le mode adopté de livrer passage à la navigation tous les jours, le vendredi excepté, lorsque les brelleurs en auront averti les usiniers la veille avant midi, a reçu l'assentiment général; s'il donne, dit cet administrateur, plus de facilité au commerce, il est d'un autre côté moins désavantageux aux usiniers qui ne chômeront que quelques heures qu'ils pourront facilement récupérer en prolongeant leur temps d'activité.

C'est ainsi que se trouvent heureusement aplanies des difficultés dont l'administration s'est long-temps occupée.

Il ne me reste plus maintenant qu'à vous entretenir, monsieur le Ministre, des autres dispositions du nouveau règlement proposé auxquelles les intéressés ont également adhéré.

Les unes sont relatives aux droits à payer, suivant qu'il est établi par d'anciens règlemens ou des conventions particulières, pour le passage des brelles au pertuis d'Arcis et pour chaque flot demandé par la marine afin de faciliter le départ des bateaux du port de cette ville; les autres se rapportent aux droits dus dans certaines circonstances pour le passage des brelles et des bateaux par le pertuis de Plancy et l'écluse d'Anglure.

Un règlement du 12 mars 1811 porte que les trains pourront se présenter au pertuis de Plancy, les lundi, mercredi, jeudi, vendredi et dimanche de chaque semaine depuis dix heures du matin jusqu'à deux heures après midi; cette mesure est maintenue par le nouveau règlement.

On a construit à Anglure une écluse et ouvert une dérivation dans l'île du Château pour le service de la navigation; le passage dans cette écluse a lieu tous les jours depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, rien ne doit être changé à cet égard.

Le nouveau règlement contient d'ailleurs des dispositions tendant à faire disparaître les obstacles à la naviga-

tion qui existent dans le lit de la rivière, à rendre au chemin de halage la largeur nécessaire et à enlever les plantations qui ont été formées en contravention aux lois sur la grande voirie.

Postérieurement à l'adoption de ce règlement par les parties intéressées, le commerce a demandé deux heures de plus que les quatre fixées par l'article 9, le cas arrivant où une brelle en passant dans le pertuis d'Arcis viendrait à se briser et à retarder dans leur marche celles qui suivraient. Il a demandé aussi qu'on établît en principe que la disposition qui accorde ces quatre heures *ne s'appliquerait qu'au pertuis de Charlieu.*

La première demande ayant été retirée par le commerce sur les observations que le préfet lui a adressées, je n'ai à m'occuper que de la seconde. Celle-ci est fondée sur la crainte où, le pertuis et la vanne de Charlieu venant à être emportés par un événement de force majeure, on se trouvât dans la nécessité de faire passer les brelles par la grande vanne du vannage d'Arcis.

Comme dans ce cas la manœuvre serait plus difficile et exigerait plus de temps que par le pertuis de Charlieu, le préfet et l'ingénieur en chef pensent avec raison qu'il y a lieu d'acueillir cette demande, d'ajouter en conséquence à l'article 9, que les quatre heures accordées pour le passage ne concernent que le pertuis de Charlieu.

Convaincu, monsieur le Ministre, de la sagesse des mesures qui sont l'objet du règlement dont il s'agit et des avantages qui en doivent résulter pour la navigation, le commerce et l'industrie, j'ai l'honneur de vous proposer de les approuver avec la disposition additionnelle indiquée ci-dessus.

Le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

Approuvé, le 31 décembre 1831.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,
COMTE D'ARGOUT

2°. RÈGLEMENT.

Les 3 et 4 novembre 1831, la commission nommée en vertu de la lettre de M. le directeur général des ponts et chaussées du 3 août dernier pour examiner et discuter le projet de règlement de la navigation de la rivière d'Aube, depuis le port de Brienne-la-Vieille jusqu'à Marcilly sur Seine, réunie à cet effet dans une des salles de la préfecture et composée de MM.

. . . .

Après avoir entendu le rapport et le projet de règlement de M. l'ingénieur en chef, sur la navigation de la rivière d'Aube et les observations du commerce de bois carrés de Paris;

Après avoir discuté séparément chaque article du projet de règlement et pris en considération les dires et observations faites par les représentans du commerce de bois de Paris, ceux du commerce de la marine d'Arcis et les propriétaires d'usines établies sur la rivière d'Aube depuis Brienne jusqu'à Marcilly;

Après en avoir délibéré :

Considérant que la commission n'a eu d'autre but en s'aidant des lumières et de l'expérience des personnes qui la composent que de présenter à l'administration supérieure un projet de règlement qui concilie à la fois les intérêts du commerce de bois carrés de Paris, ceux de la marine d'Arcis et ceux des propriétaires d'usines établies sur le cours de la rivière d'Aube depuis le port de Brienne-la-Vieille, point où elle commence à être navigable, jusqu'à Marcilly,

Est d'avis que ce règlement renferme les dispositions suivantes :

Art. 1er. Le port de Brienne-la-Vieille est le point où la rivière d'Aube commence à être navigable en trains : en amont elle n'est que flottable à bûches perdues.

L'origine du port flottable en trains se trouve à 200 mètres au-dessus du pont en descendant jusqu'au moulin; il comprend également les parties basses au-dessous des moulins et déversoir; et comme le flottage à bûches perdues pour l'approvisionnement de Paris n'est que suspendu, et que s'il était rétabli comme autrefois la navigation des trains et bateaux se trouverait interceptée, à l'avenir les flots à bûches perdues seront retenus par un arrêt au-dessus du port flottable de Brienne à la hauteur du lieu dit *les Brebis,* pâture appartenant à la commune de Brienne, et dans aucun cas le bois flotté ne pourra être jeté à l'eau plus bas que le lieu dit *les Brebis*.

Il sera nommé, par M. le préfet de l'Aube, une commission chargée de déterminer le mode de flottage sur ledit port, de régler les emplacemens et ateliers de flottage, d'entendre les divers intéressés, fixer l'indemnité due à chacun d'eux, et notamment aux propriétaires des usines pour les flots et passages.

2. Les brelles que l'on confectionne dans le port de Brienne-la-Vieille ne pourront pas être composées de plus de quatre coupons dont la longueur ensemble n'excédera pas 50 mètres.

3. L'origine de prise d'eau des flots restera fixée à Baussancourt, situé à 16 kilomètres en amont de Brienne-la-Vieille : on réunira, en descendant, les eaux des différentes retenues pour en former le flot dont on aura besoin quand un convoi de trains partira du port; le prix des flots pour toutes les usines en amont d'Arcis sera réglé administrativement par un tarif qui sera ultérieurement arrêté.

4. Le chemin de halage de la rivière d'Aube, depuis le port de Brienne-la-Vieille jusqu'au pont d'Arcis, aura 3^{m},25 de largeur; il occupera la rive droite de l'Aube, du port de Brienne au moulin de Blincourt; cette distance a 6,700 mètres de longueur.

Du moulin de Blincourt au moulin de Précy-Saint-Martin, distans l'un de l'autre de 6000 mètres, le chemin de halage sera sur la rive gauche; il sera sur la rive droite du moulin de Précy au pont de Lesmont, ce qui comprend 3,500 mètres de longueur. De Lesmont à Chaudrey, la longueur est de 24,800 mètres, le chemin de halage occupera la rive gauche sur toute cette longueur, et de Chaudrey au pont d'Arcis il ne quittera pas la rive droite; la distance est de 22,100 mètres.

5. Le marche-pied qui devrait être établi sur la rive opposée, ayant été reconnu inutile pour le service de la navigation en cet endroit, ne sera pas exigé des propriétaires riverains.

6. Toutes les plantations qui existent sur la largeur du chemin de halage seront coupées au niveau du terrain, lorsque l'on reconnaîtra qu'il y a de l'avantage à conserver les racines pour consolider les berges, car autrement on les arrachera; les arbres plantés sur les alluvions, ensablemens et attérissemens qui font partie du lit de la rivière et que les eaux recouvrent avant d'être débordées, seront aussi arrachées autant que les besoins du service de la navigation l'exigeront. Les propriétaires riverains exécuteront ces travaux d'après les instructions que leur donneront les ingénieurs des ponts et chaussées.

7. Les vieux troncs d'arbres qui se trouvent sur les talus des berges et dans le lit de la rivière seront arrachés ou recepés, de manière que les trains ne puissent plus les rencontrer et s'y déchirer. On déterminera dans chaque cas particulier si ce travail doit être au compte du gouvernement ou des propriétaires riverains.

8. Les ingénieurs des ponts et chaussées sont spécialement chargés de la direction de tous les travaux qui s'exécutent sur les chemins de halage et en lit de rivière; la police en ce qui concerne le flottage, et tout le service

de la navigation, est dans les attributions des inspecteurs de la navigation.

9. Tous les jours, excepté le vendredi, les trains de bois pourront passer au pertuis d'Arcis pendant quatre heures à compter du lever du soleil; ce temps expiré, la vanne du pertuis sera fermée.

Dans le cas où toutes les brelles n'auraient pas pu passer pendant ces quatre heures, leur départ sera remis au lendemain à la même heure.

Quand le niveau de l'eau sera parvenu à . . . . de l'échelle, les quatre heures ne compteront qu'à partir du passage de la première brelle.

L'arrivée de chaque convoi et la demande du passage devront être annoncés au commissaire de police par un marinier du convoi, la veille avant midi. Cet agent en donnera au même instant avis aux usiniers par un bulletin à souche, et aux négocians qui auront des bateaux en chargement; dans le cas où l'agent ne serait pas chez lui, le marinier sera tenu d'aller prévenir les usiniers également avant midi.

Ledit agent recevra par chaque bulletin deux francs de rétribution, savoir : un franc qui sera acquitté par le marinier conducteur du convoi au nom du commerce de bois carré, et un franc par la marine d'Arcis et d'Anglure.

L'usinier sera tenu de donner reçu du bulletin en indiquant l'heure de sa remise.

10. Pour prévenir les effets nuisibles des inondations, les vannes de décharge d'Arcis seront ouvertes toutes les fois que le niveau de l'eau de la rivière s'élèvera plus haut que le repère tracé à . . ., en contre-bas du dessous de la tablette du côté droit du pertuis de Charlieu, et que l'autorité administrative le jugera nécessaire.

11. Après que les trains de bois auront passé sous le pont d'Arcis, il continueront leur marche sans s'arrêter

dans le port et ils iront stationner dans la partie de rivière connue sous le nom de Racle de Montreux.

12. Les flots accordés à la marine d'Arcis seront donnés les dimanche, mardi et jeudi de chaque semaine pendant deux heures, au lever du soleil; dans le cas d'accidens ou d'un temps qui ne permettrait pas de naviguer, le flot serait donné le lendemain, excepté le vendredi.

S'il vient à passer des brelles les dimanche, mardi et jeudi, la marine d'Arcis profitera du flot et il ne lui en sera pas donné d'autre.

Si, le lendemain du passage des brelles, il n'était pas donné de flot à la marine d'Arcis, il sera accordé aux flotteurs sur leur demande un flot d'une heure qui sera payé suivant le tarif.

S'il arrivait que des bateaux ou des brelles restassent en route par suite d'événemens imprévus ou de force majeure, on accorderait l'eau nécessaire pour les remettre à flot.

Il est entendu que, toutes les fois qu'un flot aura été donné sur la demande d'un ou plusieurs mariniers d'Arcis, dès lors il n'y aura plus lieu d'en accorder un le lendemain.

13. Dans aucune circonstance, excepté les cas prévus par le présent règlement, le propriétaire des usines d'Arcis ne pourra être forcé à donner plus d'un flot de deux heures par jour.

14. On n'accordera qu'un flot par semaine à la marine d'Arcis lorsque la rivière sera à l'étiage, c'est-à-dire que son niveau se trouvera au point zéro de l'échelle fixée sur le mur de la maison près du pont, occupée par M. ***.

15. Pendant la suspension du flottage des brelles, les bateaux navigueront au départ du port avec le flot que la marine pourra demander chaque jour fixé par l'article 12 du règlement.

16. Le droit de deux francs établi au pertuis d'Arcis,

pour le passage des brelles composées de 3 ou 4 coupons des dimensions fixées à l'article 2, continuera à être payé au propriétaire dudit pertuis.

17. Chaque flot de deux heures de durée sera payé conformément au tarif fixé par les lettres patentes en date du 29 janvier 1777.

Ce tarif sera posé au-dessus de la porte du meunier.

18. Une commission sera nommée, par M. le préfet de l'Aube, à l'effet de fixer les emplacemens les plus commodes à proximité de la rivière pour y établir les ports d'Arcis propres à recevoir les bois de charpente, charbon et autres marchandises destinées à l'approvisionnement de Paris. Cette commission proposera la fixation des attributions du garde-port et des droits qui lui seront payés conformément aux règlemens.

19. Le passage dans l'écluse de Plancy sera ouvert tous les jours aux bateaux montans et descendans, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil; on les introduira dans l'écluse suivant l'ordre de leur arrivée sans distinction.

20. Le pertuis de Plancy sera ouvert à la navigation pour les brelles et les bateaux descendant les lundi, mardi, jeudi, vendredi et dimanche de chaque semaine, depuis le lever du soleil jusqu'à neuf heures du matin. Si à une heure il n'était pas arrivé de bateaux d'Arcis, le passage des brelles pourra continuer dans le pertuis.

Les bateaux pourront monter tous les jours, et à cet effet les mariniers pourront réclamer sans rétribution les lundi, mercredi, vendredi et samedi de chaque semaine, un flot incomplet donné par les vannetons placés à droite de la grande vanne; on attendra pour donner le flot que les bateaux aient passé le point de la rivière désigné sous le nom de la jonction.

21. Tous les flots que la marine réclamera, et qui ne seront pas compris dans l'article précédent, seront payés au meunier moyennant 7 francs 20 centimes chacun.

22. Le service du pertuis, du canal et de l'écluse, sera confié à un éclusier qui sera présent et dirigera toutes les manœuvres des vannes, du vannage et portes de l'écluse, sans pouvoir quitter son poste, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, avec défense expresse d'introduire un bateau dans le sas, hors de sa présence; en cas de maladie, la personne chargée de le remplacer devra être agréée par l'ingénieur de l'arrondissement de qui émaneront tous les ordres de service.

23. Les mariniers ne se serviront dans l'intérieur de l'écluse, pour la conduite de leurs équipages, d'aucun instrument ferré capable de dégrader les maçonneries ou les ouvrages en charpente.

24. Les bateaux soit vides, soit chargés, ne pourront être amarrés à moins de quatre-vingt mètres de distance, tant en amont qu'en aval de l'écluse.

25. L'éclusier sera aussi chargé de la police des chemins de halage du canal de Plancy; le passage en sera interdit aux voitures, chevaux et bestiaux, excepté aux chevaux de halage que l'on ne pourra employer qu'au nombre de deux de chaque côté.

26. Les alignemens, le long desdits chemins, seront donnés, savoir : à deux mètres en arrière de la ligne des arbres pour les murs et les haies sèches et à deux mètres cinquante centimètres pour les haies vives.

27. On ouvrira la vanne du pertuis pour empêcher les inondations des terrains sur les deux rives de l'Aube, toutes les fois que le niveau de l'eau sera parvenu à .... en contre-bas de la tablette des musoirs d'amont de l'écluse, et à .... sur l'échelle posée à proximité du vannage.

Lorsqu'Arcis lèvera ses vannes pour cause d'inondation, un cantonnier sera expédié par l'administration pour faire lever également les vannes de Plancy et continuera sa route pour faire lever celles d'Anglure.

Les vannes resteront levées jusqu'à ce que le niveau de l'eau soit descendu à ...... de l'échelle.

28. Le passage dans l'écluse d'Anglure aura lieu tous les jours depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Les bateaux montans et descendans ainsi que les brelles, seront introduits dans ladite écluse suivant l'ordre de leur arrivée, sans distinction.

29. Le pont-levis à deux volées, appuyé sur les bajoyers en avant des portes d'amont de l'écluse d'Anglure, ne sera jamais levé plus de deux heures de suite pour ne pas interrompre trop long-temps la communication avec l'île; et, dans le cas où le passage des convois de brelles et de bateaux demanderait un plus long intervalle de temps, on baisserait le pont de deux heures en deux heures pendant un quart d'heure, afin que les voitures et les piétons puissent circuler.

30. Le meunier d'Anglure devra donner des flots à la marine toutes les fois qu'il en sera requis, entre le lever et le coucher du soleil, sans distinction de jour et d'heure, moyennant une rétribution fixe de 7 fr. 20 c. par chaque flot y compris 1 fr. 20 c. pour la manœuvre des vannes.

31. Néanmoins, tant qu'il restera en amont de l'écluse d'Anglure des bateaux et des brelles prêts à passer dans dans le sas, les vannes de flot ne pourront pas être levées avant que le meunier en ait prévenu les propriétaires de bateaux chargés ou en charge, qui lui paieront 50 cent. par chaque avertissement collectif.

32. Si l'entrée des grands bateaux de charbon dans l'écluse exige que l'on mette à fond les vannes du moulin, alors le meûnier recevra une indemnité de 3 fr. 75 cent. par bateau.

33. L'éclusier fera le service de l'écluse et du pont-levis sous les ordres des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; il gardera ces ouvrages ainsi que le déversoir et veillera à leur conservation; aucune manœuvre ne

pourra être exécutée sans qu'il soit présent et sans qu'il l'ait commandée. Il sera d'ailleurs obligé d'avoir toute l'assiduité imposée à l'éclusier de Plancy par l'art. 22, et de pourvoir à son remplacement en cas de maladie, en remplissant la formalité voulue par l'article précité.

Lorsque les bateaux sortiront de l'écluse, l'éclusier devra lever les vannetons pendant une demi-heure pour faciliter le passage desdits bateaux sur l'ensablement formant barrage en lit de rivière.

34. Les art. 23 et 24 sont applicables à l'écluse d'Anglure; l'éclusier tiendra la main à leur exécution et maintiendra la police sur le chemin de halage aux abords de l'écluse.

35. L'éclusier sera aussi chargé de la police du chemin de halage sur la rive gauche du canal, depuis le déversoir jusqu'à la pointe de l'île. Il ne pourra y laisser passer ni bestiaux, ni chevaux, ni voitures, excepté les courbes de chevaux destinés à la remonte des bateaux.

36. Les vannes de flot d'Anglure seront ouvertes pour les mêmes causes qu'à l'art. 27 toutes les fois que le niveau de l'eau sera parvenu à .... en contre-bas de la tablette des musoirs d'amont de l'écluse, ou que l'autorité administrative d'Arcis en donnera l'ordre par écrit.

37. Le chemin de halage de la rivière d'Aube, depuis le pont d'Arcis jusqu'au confluent de la Seine à Marcilly, aura, conformément à l'ordonnance de 1669, une largeur de $7^{m},80$ sur la rive où les chevaux tirent les bateaux et $3^{m},25$ sur la rive opposée, en observant de mesurer ces largeurs à partir de l'arête supérieure des berges dans les endroits où la rivière est encaissée; et là où elle ne l'est pas, on partira de la limite de la plus grande hauteur où son niveau parvient avant de cesser d'être navigable et sans déborder. Cette hauteur correspond au niveau d'eau parvenu à $1^{m},15$ sur l'échelle fixée contre le mur de la maison de M***, près du pont d'Arcis, et à $3^{m},22$ en

contre-bas des tablettes des musoirs d'aval de l'écluse de Plancy.

38. Le chemin de $7^m,80$ de largeur, qui est celui destiné au halage des chevaux, sera situé sur la rive gauche, depuis le pont d'Arcis jusqu'au pont de Viâpres-le-Grand, ce qui comprend une longueur de 12,750 mètres. Ensuite il passera sur la rive droite jusqu'au pont sur le canal de Plancy, et sa longueur dans cette position sera de 4,395 mètres.

Du pont sur le canal de Plancy au pont de Granges, la longueur est de 14,714 mètres, et le chemin de halage sera établi sur la rive gauche; du pont de Granges à Marcilly, distant l'un de l'autre de 12,326 mètres, le chemin de halage ne quittera plus la rive droite.

39. Le chemin de $3^m,25$ de largeur, qui sera établi sur la rive opposée à celle où l'on placera le chemin de halage, subira des changemens de position correspondant à ceux dudit chemin.

Ce chemin ne sera pas exigé sur la rive gauche de la rivière, depuis le point vis-à-vis l'entrée du canal de Plancy jusqu'au grand pont; il en sera de même du marche-pied sur la rive droite depuis le grand pont jusqu'à l'embouchure du canal.

40. Les travaux prescrits aux art. 6 et 7 pour les chemins de $3^m,25$ et $1^m,30$ de largeur, s'exécuteront de la même manière pour les chemins de $7^m,80$ et $3^m,25$ de largeur.

41. L'entretien et la réparation des chemins de halage de la seconde partie de l'Aube et du franc bord de la rive opposée, seront exécutés par des cantonniers stationnaires.

42. La distance d'Arcis à Marcilly qui est de 44,185 mètres, sera divisée en trois cantons; le premier canton aura 12,750 mètres, et comprendra depuis le pont d'Arcis jusqu'au pont de Viâpres-le-Grand; le deuxième canton aura 15,614 mètres de longueur depuis le pont de Viâpres-

le-Grand jusqu'à l'embouchure de la rivière de Vouarce en aval de Boulage, et le troisième canton, de 15,821 mètres de longueur, commencera à l'embouchure de la Vouarce, et se terminera à Marcilly.

43. Les cantonniers seront payés sur les fonds affectés annuellement à l'entretien de la navigation de la rivière d'Aube; ils seront sous les ordres immédiats des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, et se mettront autant que possible en mesure de fournir à ceux-ci et aux inspecteurs de la navigation les renseignemens dont ils auront besoin pour la poursuite des contraventions prévues par l'art. 8.

44. Toutes les contraventions relatives au service de la navigation et à la police du flottage seront poursuivies par les inspecteurs de la navigation, et celles relatives à toutes les détériorations d'ouvrages et à des constructions non autorisées seront poursuivies par les ingénieurs des ponts et chaussées et leurs agens, ainsi que le prescrit l'art. 8.

45. Tous les arrêtés et décisions contraires au présent règlement sont rapportés.

Ce règlement sera imprimé et affiché partout où besoin sera et distribué aux parties intéressées.

Fait à Troyes, les jours, mois et an que dessus.

Suivent les signatures.

. . . .

Présenté à l'approbation de M. le ministre du commerce et des travaux publics.

Paris, le 31 *décembre* 1831.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,

BÉRARD.

Approuvé, le 31 décembre 1831.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics,

COMTE D'ARGOUT.

(N°. C.)

[31 décembre 1831.]

Travaux exécutés par voie de concession (canaux Saint-Denis et Saint-Martin). — *Il ne peut point être formé d'opposition contre une ordonnance qui a pour but l'exécution d'une mesure administrative d'un intérêt général. Cette ordonnance donnerait seulement lieu à une indemnité dans le cas où elle léserait des droits acquis.*

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport du comité de législation et de justice administrative,

Vu la requête à nous présentée au nom des concessionnaires des canaux de Saint-Denis et de Saint-Martin, ladite requête enregistrée au secrétariat général du conseil d'état, le 1er. juin 1830, et tendant à ce qu'il nous plaise « les recevoir tiers-opposans à l'ordonnance du 23 dé- » cembre 1829, en tant qu'elle autorise dès à présent » l'adjudication des eaux de l'Ourcq pour leur distribu- » tion dans Paris; admettre qu'il sera sursis à cette ad- » judication jusqu'à ce qu'il soit régulièrement constaté, » d'une part, quel est le volume des eaux introduites dans » lesdits canaux aux temps de l'étiage, d'autre part quelle » est la quantité d'eau que pourrait absorber l'élargisse- » ment des écluses, pour, ensuite de cette constatation, » être statué ce que de droit. »

Vu l'ordonnance de soit communiqué à la ville de Paris, en la personne du préfet du département de la Seine;

Vu le mémoire en défense, au nom de la ville de Paris, enregistré le 19 avril 1831, qui conclut au rejet de la requête avec dépens;

Vu l'ordonnance royale du 23 septembre 1829;

Vu le cahier des charges de l'adjudication de l'entreprise de la distribution des eaux de la ville de Paris, et notamment l'art. 28 ainsi conçu :

« Il est bien entendu que la présente concession ne » peut nuire ni rien changer aux droits acquis au canal » Saint-Martin, dont le traité de concession sera com» muniqué à la compagnie. »

Vu toutes les pièces respectivement fournies et jointes au dossier;

Ouï Me. Crémieux, avocat des concessionnaires des canaux de Saint-Denis et de Saint-Martin;

Ouï Me. Latruffe, avocat de la ville de Paris;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'ordonnance royale du 23 décembre 1829 a pour but l'exécution d'une mesure administrative d'une utilité générale, à laquelle il ne peut être formé opposition, et qui donnerait seulement lieu à indemnité dans le cas où elle aurait lésé des droits acquis;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La requête en opposition des concessionnaires des canaux Saint-Denis et de Saint-Martin est rejetée.

2. Lesdits concessionnaires sont condamnés aux dépens.

(N°. CI.)

[7 décembre 1831.]

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Fonds extraordinaires alloués sur le trésor public par la loi du 6 *novembre* 1831. — *Instruction sur le mode*

d'emploi et de justification de la portion affectée au service des ponts et chaussées.

Monsieur le préfet, une loi du 6 novembre dernier alloue au ministère du commerce et des travaux publics un fonds extraordinaire de 13 millions faisant partie des 18 millions crédités par cette loi, pour travaux d'utilité publique mis à la charge de l'état.

Le service général des ponts et chaussées et des mines est compris dans cette allocation de 13 millions pour la somme de 6 millions, savoir :

Pour supplément aux crédits des routes royales. . . .	2,000,000 fr.
Pour concourir, avec les fonds départementaux, aux travaux de routes et ouvrages d'art à la charge des départemens.	3,500,000
Pour subvention aux entreprises de travaux d'intérêt public, à exécuter par voie de concession de péages. . .	500,000
SOMME PAREILLE.	6,000,000 fr.

L'exécution de la loi précitée rend quelques explications nécessaires sur les règles de comptabilité qu'il convient de lui appliquer pour concilier les besoins du service avec les exigences de l'ordonnance royale du 14 septembre 1822 sur la comptabilité et la justification des dépenses publiques.

La présente circulaire aura pour objet ces explications, sur lesquelles j'appelle votre attention et celle de M. l'ingénieur en chef.

La dépense qui sera faite sur chacune des trois fractions du crédit précité de 6 millions portera en totalité sur la deuxième catégorie, et appartiendra à l'exercice 1831, ou à l'exercice 1832, selon que la dépense aura été faite avant le 1er. janvier 1832 ou après le 31 décembre 1831.

De nouveaux états mensuels, continuatifs et de situation de fin d'année, ne seront pas nécessaires pour ces ressources extraordinaires, dont l'emploi figurera par ad-

dition aux dépenses déjà constatées sur les états actuellement en usage; il conviendra seulement d'y classer cet emploi sous de nouveaux chapitres, qui seront subdivisés en paragraphes, s'il y a lieu, et qui porteront les numéros ci-après pour l'exercice 1831.

CHAPITRE 48. — Fonds de 2 millions pour routes royales.
——— 49. — Fonds de 3,500,000 fr. pour travaux de routes détementales, etc.
——— 50. — Fonds de 500,000 fr. pour subvention.

Je ferai connaître ultérieurement les numéros de chapitres sous lesquels ces fonds devront être rangés dans les états de comptabilité de l'exercice de 1832, où ils seront, en attendant, portés separément, et lorsque le temps en sera venu.

Vous voyez, monsieur le Préfet, qu'en raison de la nature du fonds assigné cette fois aux routes départementales et aux ouvrages d'art, ordinairement à la charge des départemens, la dépense imputée sur les 3,500,000 francs doit être justifiée dans la même forme et constatée sur les mêmes états que la dépense pour routes royales.

Quant aux fonds qui seront fournis par les départemens, soit par des centimes extraordinaires, soit par voie d'emprunt, pour concourir, avec les 3,500,000 francs, aux travaux dont il s'agit, ils appartiendront à la comptabilité départementale, proprement dite, et ne seront rappelés que pour ordre et sommairement dans les états du service des ponts et chaussées, sans que les récapitulations et balances de ces états en soient modifiées; renouvelant en cette circonstance la recommandation déjà faite relativement aux fonds auxiliaires, par mon prédécesseur, dans sa circulaire du 25 janvier 1823, n°. 1er., page 11.

Les ordonnances de fonds qui seront expédiées pour couvrir la dépense seront spécialement affectées à l'exercice 1831 ou à l'exercice 1832, sans qu'il y ait possibilité de faire des reviremens de l'un sur l'autre exercice. Il importe en conséquence d'établir les premières demandes

d'ordonnance sur 1831, de manière à rester au-dessous de la dépense réelle, attendu qu'il y aurait, dans le cas contraire, l'inconvénient d'exercer des reprises d'ordonnances qui compliqueraient beaucoup les écritures. Je vous prie, monsieur le Préfet, de vouloir bien vous concerter à ce sujet, avec M. l'ingénieur en chef, et de consigner ensuite votre demande sur le plus prochain état mensuel, à moins que le service des travaux, qu'il faut favoriser autant que possible, ne puisse attendre le retour périodique de l'envoi de cet état. Dans ce cas, je vous invite à me faire parvenir immédiatement votre demande, sur lettre spéciale.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à M. l'ingénieur en chef.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CII.)

[24 décembre 1831.]

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Fonds de 3,500,000 *fr. alloué extraordinairement sur le trésor public par la loi du* 6 *novembre* 1831. — *Les dépenses pour travaux des routes départementales classées, doivent être imputées, de préférence à toutes autres, sur ce fonds extraordinaire.* — *Observations à ce sujet.*

Monsieur le Préfet, par ma circulaire du 7 de ce mois, relative aux fonds extraordinaires alloués sur le trésor public par la loi du 6 novembre dernier, je recommandais de porter dans les états de comptabilité du service des routes royales les 3,500,000 fr. affectés par cette loi aux travaux des routes et ouvrages d'art à la charge des départemens.

Je pensais alors que ces ouvrages d'art ne devaient s'entendre que de ceux concernant le service des ponts et chaussées, et tel était en effet le vœu de la loi; mais la connaissance des votes des conseils généraux a prouvé qu'on ne pouvait, sans des retards très-préjudiciables aux travaux, se renfermer dans d'aussi étroites limites, et le texte des lois relatives à chaque département, successivement présentées et rendues depuis, me fait sentir la nécessité de modifier cette disposition de ma circulaire, afin que chaque dépense puisse être en définitive rangée dans la comptabilité qui lui est particulière.

Pour atteindre ce but, je vous prie, monsieur le Préfet, de vouloir bien vous concerter avec M. l'ingénieur en chef, pour établir et m'envoyer immédiatement la répartition par route, ou autre objet de dépense, du crédit alloué à votre département sur les 3,500,000 fr. dont il s'agit, qui formeront toujours le chapitre 49 du budget de 1831, et le chapitre 37 du budget de 1832.

Je vous recommande très-expressément, monsieur le Préfet, d'établir la répartition que je vous demande de manière à faire porter, par exclusion et préférence à tous autres travaux, les dépenses des *routes départementales classées*, sur le contingent du trésor. Les autres objets de dépenses, tels que les routes départementales non classées, les grandes ou petites communications vicinales, les bâtimens, etc., porteront (excepté le cas fort rare où une portion du contingent du trésor ne serait pas absorbée par les routes départementales classées) en totalité sur le vote du département, dont la réalisation, peut-être plus tardive, viendrait assez à temps pour le payement de travaux moins urgens que ceux des routes départementales, ou dont l'exécution n'est pas aussi facile pendant l'hiver.

D'après cette nouvelle disposition, M. l'ingénieur en chef ne devra comprendre dans les états de comptabilité

du service des routes royales que les fonds affectés aux routes départementales classées, et, s'il y a lieu, à d'autres travaux qui figurent ordinairement dans le budget des ponts et chaussées, à la charge du trésor public. Les dépenses à faire pour les routes départementales non classées, les grandes ou petites communications vicinales, les bâtimens et autres travaux départementaux, doivent être étrangères à la comptabilité centrale des ponts et chaussées, lors même que M. l'ingénieur en chef serait appelé à diriger les travaux de ces divers et derniers objets, dont M. le ministre du commerce et des travaux publics vous entretiendra particulièrement.

J'adresse une ampliation de cette circulaire à M. l'ingénieur en chef, et je vous recommande à l'un et à l'autre de vouloir bien en assurer la prompte exécution.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CIII.)

[19 janvier 1832.]

Grande voirie (Sr. Cayla). — *Les dépôts et encombremens de matériaux sur les bords d'une rivière navigable et flottable (lors même que ces rives sont une propriété privée), constituent un délit de grande voirie.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête introductive à nous présentée au nom du sieur Cayla, propriétaire du moulin de Saint-Front, demeurant à la ville de Périgueux, ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre Conseil d'état le 9 février 1829, et concluant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du Conseil de préfecture de la Dordogne, en date du 8 novembre 1828 qui l'a condamné à enlever les ma-

tériaux par lui déposés sur les bords de la rivière de l'Isle, et à payer une amende de 300 fr., ladite requête tendant en outre à ce qu'il nous plaise renvoyer la cause devant les tribunaux ordinaires, et subsidiairement, au fond, autoriser le suppliant à laisser les matériaux destinés à construire le mur de soutenement en la place où ils ont été par lui déposés; le relever de l'amende contre lui prononcée sous la réserve de tous moyens et exceptions;

Vu le procès-verbal rédigé par le commissaire de police de la ville de Périgueux, en date du 1er. octobre 1828;

Vu la décision du préfet et l'arrêté attaqué, enregistrés le 9 février 1829;

Vu les rapports de l'ingénieur en chef du département de la Dordogne, en date du 1er. août 1829 et du 11 mars 1830;

Vu les rapports du préfet de la Dordogne adressés au directeur général des ponts et chaussées en date du 11 septembre 1829 et du 12 avril 1830 et l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, lesdites pièces enregistrées audit secrétariat général le 21 juin 1830;

Vu le mémoire en réplique pour le sieur Cayla, où il déclare persister dans ses précédentes conclusions;

Vu l'autorisation à lui donnée par le préfet de la Dordogne, enregistrée audit secrétariat général le 16 octobre 1830;

Vu le rapport du directeur de l'administration des forêts enregistré le 16 juin 1831;

Vu l'article 41, titre 27 de l'ordonnance de 1669 sur les fleuves et rivières, la loi du 6 octobre 1791;

Vu le décret impérial du 22 janvier 1808 et la loi du 29 floréal an X sur les contraventions en matière de grande voirie;

Vu l'article 538 du Code civil;

Ensemble toutes les pièces produites;

Ouï Me. Moreau, avocat du Sieur Cayla.

Ouï M. Germain, auditeur de première classe remplissant les fonctions du ministère public;

Sur la compétence :

Considérant que le Conseil de préfecture du département de la Dordogne, par son arrêté du 8 novembre 1828, n'a pas statué sur la question de propriété, mais s'est borné à prononcer sur une contravention en matière de grande voirie;

Considérant qu'il existe des passelis au-dessus et au-dessous de Périgueux, et qu'en conséquence la rivière de l'Isle est navigable et flottable au point litigieux;

Au fond :

Considérant qu'en autorisant le sieur Cayla à déposer ses matériaux dans la partie adjacente au lieu où devait être construit le mur de soutenement, le préfet de la Dordogne ne l'avait pas autorisé à encombrer toute la partie droite de la rivière; que cet encombrement se prolonge bien au-dessous du diffuge du moulin, ce qui constitue un délit de grande voirie, et que le Conseil de préfecture a fait une juste application des lois et réglemens en ordonnant, par son arrêté du 9 octobre 1828, l'enlèvement des matériaux et le rétablissement des lieux dans leur état primitif;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu d'après les circonstances de l'affaire de décharger le sieur Cayla de l'amende prononcée contre lui;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La requête du sieur Cayla est rejetée; néanmoins il lui est fait remise de l'amende de trois cents francs prononcée contre lui par le Conseil de préfecture du département de la Dordogne.



(N°. CIV.)

[3 février 1832.]

Voie publique (port du Tréport). — *Nonobstant titres ou prescription, et sauf à se pourvoir dans lesdits cas en indemnité contre qui de droit, tout acquéreur de constructions établies sur une voie publique peut être contraint par la voie administrative, et après constatation contradictoire de l'état et de la valeur des bâtimens, à démolir immédiatementlesdites constructions.*

Vu la lettre écrite à notre garde des sceaux, par notre ministre du commerce et des travaux publics, le 12 août 1831, et par laquelle ledit ministre nous défère, pour en obtenir la réformation en notre Conseil d'état, un arrêté du Conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure en date du 24 janvier 1831, rendu sur des procès-verbaux de contravention dressés par les agens des ponts et chaussées contre les sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guenard, acquéreurs de diverses constructions situées sur le quai du port du Tréport, ladite lettre enregistrée au secrétariat général de notre Conseil d'état le 16 août 1831;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Inférieure, en date du 29 septembre 1831, et de laquelle il résulte que le pourvoi ci-dessus visé a été notifié aux sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guenard, lesquels n'ont point répondu dans le délai du règlement;

Vu l'arrêté du préfet de la Seine-Inférieure du 10 septembre 1830, lequel enjoint aux propriétaires des magasins situés sur le quai du port du Tréport de les démolir dans le délai de quinze jours pour rendre libre la

partie du quai où ils sont situés; ledit arrêté notifié le 10 du même mois aux sieurs Flouest, Perony et Vallery-Guénard;

Vu les procès-verbaux de contravention dressés contre lesdits sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard, le 18 octobre 1830, par le sieur Banthereau, conducteur des ponts et chaussées, et constatant qu'ils n'ont point obtempéré aux injonctions dudit arrêté;

Vu les observations présentées au préfet de la Seine-Inférieure par les sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard, renfermant leurs observations et moyens de défense, par-devant le Conseil de préfecture, et dans lesquelles ils déclinent la compétence de ce conseil, se prétendent propriétaires par titres, en vertu de la prescription légale, consentent cependant à la cession des magasins, moyennant une indemnité réduite au prix principal de leur acquisition;

Vu l'arrêté du Conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, du 24 janvier 1831, et par lequel ledit conseil renvoie les parties devant le tribunal de première instance pour faire décider la question préjudicielle de propriété, et surseoir à statuer sur les dommages intérêts jusqu'à ce que les tribunaux civils aient prononcé;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Ouï M. Marchand, maître des requêtes remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il résulte des documens présentés par l'administration, et qu'il n'a pas été contesté par les sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard que les constructions de magasins et hangards ont été établies sur le quai du port du Tréport, faisant partie de la voie publique; que ces constructions avaient été autorisées par l'administration en faveur de l'entrepreneur des travaux du port et notamment pour la construction de l'écluse

de chasse et des quais; que, tolérées jusqu'à la fin desdits travaux, elles devaient être enlevées lorsqu'ils auraient été terminés;

Qu'il résulte également desdits documens que les travaux entrepris à cette époque sont achevés; que l'existence desdit magasins et hangards situés au bas de la rampe, a donné lieu récemment à de graves accidens; qu'il est urgent de procéder à leur destruction pour assurer la liberté de la voie publique et la facilité des transports;

Que le préfet de la Seine-Inférieure, par son arrêté du 10 septembre 1830, n'a fait que prendre une mesure de grande voirie;

Que saisi des procès-verbaux dressés contre les sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard, le Conseil de préfecture n'avait à prononcer que sur une contravention en matière de grande voirie, sauf à réserver tous les droits des contrevenans à une indemnité ou à leur recours contre leurs vendeurs;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté du Conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure du 24 janvier 1831 est annulé.

2. Les sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard feront démolir, sous le délai de quinze jours, à dater de la notification de la présente ordonnance, les constructions établies sur le quai du port du Tréport après, toutefois, que l'état et la valeur desdites constructions auront été contradictoirement constatés entre l'administration et lesdits sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard, sauf tout recours de la part de ceux-ci, soit vis-à-vis de leurs vendeurs, soit vis-à-vis de l'administration pour les indemnités auxquelles ils prétendent avoir droit, et sauf à eux à se pourvoir devant les tribunaux civils pour faire

fixer lesdites indemnités s'ils s'y croient fondés par titres ou prescription.

3. A défaut par lesdits sieurs Perony, Flouest et Vallery-Guénard d'exécuter la démolition dans le délai ci-dessus prescrit, il y sera procédé d'office et à leurs frais.

(N°. CV.)

[19 février 1832.]

(Marais de la vallée de Pleurs). — *Formation d'une commission spéciale.—Attributions.—Frais y relatifs.*

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics;

Vu notre ordonnance du 3 juin 1831, portant concession de l'entreprise du desséchement des marais de la vallée de Pleurs, département de la Marne, au profit de la société Thurninger, Danse, Rauch et compagnie.

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Il sera formé une commission spéciale composée de sept membres pour connaître de tout ce qui est relatif au desséchement des marais de la vallée de Pleurs, département de la Marne, dans le cas et de la manière déterminée par la loi du 16 septembre 1807.

2. La commission siégera dans la ville de Sezanne, où elle se réunira pour la première fois sur la convocation du préfet. Le président et le secrétaire de la commission seront élus à la majorité absolue par les membres présens à la première réunion.

3. La commission réglera, selon les besoins, le nombre et les époques de ses réunions ordinaires. Il devra tou-

jours y en avoir au moins deux par an : l'une avant l'ouverture des travaux, l'autre à la fin de la campagne. Il pourra y avoir des réunions extraordinaires sur la demande du préfet.

4. La convocation des membres de la commission sera toujours faite par le président.

5. La commission ne pourra prononcer s'il n'y a cinq membres présens à la délibération, y compris le président. En cas de partage, le président aura voix prépondérante.

6. Le préfet transmettra à la commission spéciale les plaintes et réclamations que lui adresseront ses administrés contre les opérations des concessionnaires.

Les dires, observations et réclamations que les parties intéressées auront à faire sur l'exactitude des contenances, des limites, du classement et de l'évaluation des terres par classe, seront adressés au préfet qui les transmettra à la commission.

8. Les frais et honoraires des experts et de l'ingénieur en chef, auxquels pourront donner lieu le classement des terres, leur évaluation, avant et après le desséchement, le tracé du périmètre des diverses classes sur le plan cadastral, la vérification à faire de ce plan sur plaintes reconnues ou jugées fondées, la vérification de la réception des travaux, seront supportés par les concessionnaires qui les acquitteront, savoir : aux experts sur leurs mémoires réglés par le préfet, et à l'ingénieur en chef sur des états produits conformément aux dispositions de l'art. 75 du décret du 15 août 1804, réglés par le préfet et approuvés par notre directeur général des ponts et chaussées.

9. La dépense occasionée par la commission spéciale sera également supportée par les concessionnaires ; elle sera acquittée sur des états arrêtés chaque trimestre par le président de la commission et approuvés par le préfet.

10. Les délibérations de la commission seront inscrites

sur un registre coté et paraphé à chaque page par le président, signées par tous les membres délibérans, et expédiées aux parties par le secrétaire.

11. Les réclamations auxquelles pourront donner lieu les délibérations de la commission seront portées devant nous en Conseil d'état.

12. Pendant toute la durée des opérations de la commission, le secrétaire sera chargé de la garde et conservation des papiers.

13. Lorsque la commission spéciale aura terminé ses opérations, remise sera faite aux archives de la préfecture de tous les registres et papiers, sous inventaire fait en double expédition, dont une pour le préfet et l'autre pour le secrétaire de la commission spéciale.

(N°. CVI.)

[19 février 1831.]

Construction d'un pont en charpente sur la Boutonne, à Tonnay-Boutonne.

1°. ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu le cahier des charges de la construction d'un pont en charpente sur la Boutonne, à Tonnay-Boutonne, route départementale n°. 4, de Rochefort à Saint-Jean-d'Angély, moyennant la concession temporaire d'un péage;

Vu le tarif de ce péage;

Vu le procès-verbal du concours ouvert à la préfecture du département de la Charente-Inférieure, pour parvenir avec publicité et concurrence à l'adjudication de cette entreprise;

Considérant qu'il résulte du rapport ci-dessus que la commission mixte des travaux publics n'a élevé aucune objection contre l'établissement du pont projeté, sous le rapport de la défense du royaume, et que son avis a été approuvé par notre ministre de la guerre;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication de la construction d'un pont en charpente sur la Boutonne, à Tonnay-Boutonne, faite et passée le 28 décembre 1831, par le préfet de la Charente-Inférieure, au sieur Jean Logeai, moyennant la concession d'un péage sur le pont pendant vingt et un ans, est et demeure approuvée.

En conséquence, les clauses et conditions de cette adjudication recevront leur pleine et entière exécution.

2. L'administration est autorisée à acquérir les terrains nécessaires pour établir les abords du pont et les raccorder avec les communications existantes; les frais de ces acquisitions seront à la charge de l'adjudicataire.

3. Le cahier des charges, le tarif du péage et le procès-verbal d'adjudication resteront annexés à la présente ordonnance.

2°. CAHIER DES CHARGES (12 novembre 1831).

Même libellé qu'au cahier des charges, n°. II, pag. 26 (Pont de Rousset).

Ce cahier des charges présente seulement les circonstances locales ci-après détaillées :

Largeur du débouché entre les culées (non compris l'épaisseur des piles)		54m,60
Hauteur de la surface inférieure du tablier, au-dessus des plus hautes eaux		0m,40
Largeur du passage entre les garde-corps	Voie charretière . . . . . 2,40 Trottoirs 1,80	4m,20

Ce cahier des charges contient en outre les stipulations ci-après :

Art. 1er. Il sera placé dans le milieu du bras droit en face de l'écluse, une travée mobile de 7m,80 de largeur pour donner passage aux barques.

Les poutres des travées seront recouvertes par un plancher de ma-

driers en chêne de $0^m,10$ d'épaisseur, et par un doublage en planches jointives de $0^m,04$.

Les trottoirs seront formés par des planches en chêne de $0^m,04$ d'épaisseur posées sur des longrines et feront saillie d'environ $0^m,15$ au-dessus de la voie charretière.

Les parties formant culées seront accompagnées de perrés pour soutenir les terres.

Les parties de route neuve à faire aux abords du pont sur les deux rives et dans l'île sont également à la charge des concessionnaires ; ces nouvelles chaussées seront construites sur les mêmes dimensions et de la même manière que la chaussée actuelle.

Art. 2. *Conforme à l'art.* 5 *du* n°. LXIX, vol. 1831, page 290.

Art. 4. *Conforme à l'art.* 9 *du* n°. LXIX, vol. 1831, page 291.

3°. TARIF.

	fr.	cent.
Une personne a pied.	»	05
Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	»	15
Un cheval ou mulet chargé.	»	10
Un cheval ou mulet non chargé.	»	06
Un âne ou une ânesse chargée.	»	06
Un âne non chargé ou une ânesse non chargée.	»	04
Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage.	»	04
Un bœuf ou une vache appartenant à des marchands et destiné à la vente.	»	10
Un veau ou un porc.	»	04
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait et par chaque paire d'oies ou de dindons.	»	01

Ces droits seront réduits d'un quart lorsque le nombre de ces animaux excédera cinquante.

Les droits seront réduits à moitié pour les troupeaux allant au pâturage.

Un conducteur de chevaux, mulets, ânes, bœufs, paiera.	»	04
Une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, ou une litière à deux chevaux et le conducteur.	»	30
Idem à quatre roues, le cheval ou mulet et le conducteur.	»	40
Idem à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets et le conducteur.	»	60

Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.

Une charrette chargée, attelée d'un seul cheval ou mulet, et le conducteur.	»	35
Idem attelée de deux chevaux ou mulets et le conducteur.	»	50
Idem attelée de trois chevaux ou mulets et le conducteur.	»	75
Une charrette à vide, le cheval et le conducteur.	»	20

Une charrette chargée, employée au transport des engrais

	fr.	c.
ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur	»	20
Idem à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur	»	15
Idem chargée ou non chargée attelée seulement d'un âne ou d'un ânesse et le conducteur	»	15
Un chariot chargé à un cheval et le conducteur	»	40
Idem à deux chevaux et le conducteur	»	75
Idem à trois chevaux et le conducteur	1	»
Un chariot à vide attelé d'un cheval et le conducteur	»	25

Chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, paiera le droit fixé pour ces animaux non chargés.

Nota. Ce tarif stipule, en outre, les exemptions générales ordinaires. (*Voir* n°. LIX, vol. 1831, page 250).

Paris, le 12 novembre 1831.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

Approuvé, le 12 novembre 1831.

Le pair de France, ministre du commerce et des travaux publics,
COMTE D'ARGOUT.

(N°. CVII.)

[20 février 1832.]

Rivières canalisées. — Location de la pêche et perception de ses produits. — Avis de la décision ministérielle qui assimile ce service à celui des canaux.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, le décret du 23 décembre 1810 a confié à l'administration des ponts et chaussées la mise en ferme des produits des canaux, et a chargé la régie des contributions indirectes de la perception de ces produits.

La question s'est élevée de savoir si les dispositions de ce décret étaient applicables aux rivières canalisées au moyen de la confection d'ouvrages d'art.

M. le Ministre des finances, consulté sur cette question, a reconnu en principe l'assimilation des rivières canalisées aux canaux, et il a en conséquence décidé, le 26 décembre dernier, que la location de la pêche sur les rivières dont il s'agit serait confiée à l'administration des ponts et

chaussées, et que la perception des produits en serait remise à la régie des contributions indirectes, par application du décret du 23 décembre 1810.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de cette décision, par suite de laquelle les dispositions de la circulaire de mon prédécesseur du 20 mars 1830, relatives aux canaux, sont applicables aux rivières canalisées.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'Ingénieur en chef de votre département

Le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CVIII.)

PERSONNEL.

Décisions diverses. — Retraites et décès.

Décisions diverses.

12 *avril* 1832. — M. de Baudre, ingénieur en chef directeur, chargé du projet d'amélioration de la navigation de la Garonne de Toulouse à Bordeaux, réunira à cette attribution ce qui concerne le service ordinaire de la navigation de la Garonne dans le département de Lot-et-Garonne.

L'ingénieur en chef de ce département et les ingénieurs sous ses ordres demeureront désormais étrangers à ce service.

21 *mars* 1832. — M. Duvignaud, ingénieur ordinaire, cesse d'être employé dans le département de Maine-et-Loire; il lui est accordé un congé de six mois pour cause de maladie.

28 *mars* 1832. — M. Didion, ingénieur ordinaire, est appelé dans le département du Gard en remplacement de M. Didon, décédé.

Il est remplacé au service du canal latéral à la Loire,

1re. division, par M. Boucaumont, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

13 *avril* 1832.—M. Petit est remplacé dans le service de l'arrondissement de Louviers par M. Adamoli, ingénieur ordinaire, actuellement dans le département de l'Orne.

14 *avril* 1832.—M. Gigot, élève ingénieur, actuellement à Pont-Audemer, est appelé dans le département de l'Yonne, à la résidence d'Avallon, en remplacement de M. Caristie admis à la retraite.

15 *avril* 1832.—M. Damar, élève ingénieur, actuellement dans le département du Haut-Rhin, remplace M. Renaud, à Gouarec (Côtes-du-Nord), service du canal de Nantes à Brest.

M. Renaud, ingénieur ordinaire, est appelé dans le département des Vosges, à Epinal.

Même date.—M. de Bormans, ingénieur ordinaire, actuellement dans le département de l'Aveyron, est appelé dans celui de la Corse, à la résidence de Bastia.

19 *avril* 1832.—M. Cerf, ingénieur ordinaire, est appelé dans le département de l'Aveyron, à la résidence de Milhau, en remplacement de M. Regy.

Même date.—M. Blondat, ingénieur ordinaire, est appelé dans le département de l'Aveyron, à la résidence de Rhodez, en remplacement de M. de Bormans.

Retraites.

Ingénieurs admis à la retraite :

MM. Hubert, ingénieur ordinaire de 1re. classe, à dater du 1er. mai 1832.
Caristie, ingénieur ordinaire de 1re. classe, *idem*. 1er. mai 1832.

Décès.

MM. Drappier, inspecteur général en retraite, décédé le 10 avril 1832.
Liard, inspecteur général en retraite. . . . *id.* le 19 avril 1832.

Saussine, inspecteur divis. en retraite. . . *id.* le 21 février 1832.
Carron, inspecteur divis. en retraite. . . . *id.* le 15 avril 1832.

Clausade, ingénieur en chef de 1re. classe. . *id.* le 29 avril 1832.
Duleau, ingénieur en chef de 2e. classe. . *id.* le 26 avril 1832.

(N°. CIX.)

Description sommaire des phares et fanaux allumés sur les côtes de France

[au 1er. avril 1832.]

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Une première description générale des phares et fanaux des côtes de France a été publiée par l'administration des ponts et chaussées au mois de mars 1830.

Conformément à l'engagement qu'elle a pris alors, l'administration renouvelle pour la seconde fois cette publication, et continuera de la renouveler annuellement, afin de tenir les navigateurs au courant des changemens qui seront successivement introduits dans le système actuel de l'éclairage de nos côtes maritimes.

On a distingué par un astérisque (*) les phares et fanaux améliorés depuis le 1er. mars 1831, et par un double astérisque (**) les nouveaux établissemens créés depuis cette époque.

Les *élévations des feux* sont rapportées au niveau des pleines mers d'équinoxe.

Les *portées* sont indiquées en lieues marines. On les a évaluées approximativement, d'après l'élévation des feux, en supposant l'observateur placé à 3m,00, 10m,00, 15m,00 ou 20m,00 au-dessus de la surface de la mer, selon qu'il s'agissait d'un simple feu de port, d'un phare du 3e., du 2e. ou du 1er. ordre. Il faut excepter toutefois quelques phares et fanaux d'un éclat trop faible pour être aperçus jusqu'à l'horizon correspondant à leur hauteur, et dont la portée moyenne a été déterminée d'après divers résultats d'observations.

Les aires de vent sont rapportées au méridien vrai de chaque lieu.

Les phares lenticulaires, exécutés d'après le système d'Augustin Fresnel, sont distingués des phares à miroirs métalliques, par les signes suivans :

Appareil lenticulaire du 1er. ordre. . . . . [Θ 1.]
——— *du 2e. ordre*. . . . . [Θ 2.]
——— *du 3e. ordre*. . . . . [Θ 3.]
——— *idem, petit modèle*. . . . . [Θ 3. p.]
——— *du 4e. ordre, ou feu de port*. . . . . [Θ 4.]

Ces dernières indications, relatives à l'espèce des appareils, ont pour unique objet de mettre les navigateurs à même de comparer l'ancien et le nouveau système d'éclairage, et ne peuvent d'ailleurs offrir aucun moyen immédiat de reconnaissance en mer.

1°. MANCHE.

[Dép^t. du Nord.]

PHARE DE DUNKERQUE. *Feu fixe.* [⊖ 3. p.] Installé sur la tour de l'Heuguenard, à 2000 mètres de la tête des jetées, dans l'alignement du chenal. *Élévation*, 25 mètres; *portée*, 5 lieues.

FEU DE PORT DE DUNKERQUE. (*Fixe.*) Sur la tête de la jetée de l'ouest. *Élévation*, 7 mètres; *portée*, 3 lieues.

[Dép^t. du Pas-de-Calais.]

PHARE DE CALAIS. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute et demie en minute et demie.* Sur la tour centrale de la ville, à 1250 mètres de la tête des jetées, et un peu à l'ouest de leur alignement. *Élévation*, 38 mètres; *portée*, 7 lieues.

FEU DE MARÉE DU PORT DE CALAIS. (*Fixe.*) Sur le Fort-Rouge, à l'ouest de l'entrée du port. *Élévation*, 10 mètres; *portée*, 1 lieue et demie.

DEUX FEUX DE MARÉE DU PORT DE BOULOGNE. (*Fixes.*) [⊖ 4.] Installés sur un échafaud élevé à la tête de la jetée de l'ouest.

Les signaux de nuit de l'entrée du port de Boulogne sont réglés comme il suit :

1°. Au moment où la mer commence à entrer dans le port, on brûle une botte de paille à l'extrémité de la jetée de l'ouest;

2°. Lorsque la mer montante est arrivée à 8 pieds de hauteur au-dessus du banc de l'entrée du port, on allume un *premier fanal* à 12 mètres au-dessus du niveau des pleines mers de vive-eau;

3°. Au moment de la pleine mer, on allume un *second fanal* à 3 mètres au-dessous du premier;

4°. On éteint les deux fanaux lorsqu'il ne reste plus que 8 pieds de hauteur d'eau sur le banc de l'entrée du port.

Élévations, {feu sup., 12 mètres; feu inf., 9 mètres;} *portée*, 3 lieues.

FANAL DE LA POINTE D'ALPRECK. (*Fixe*). [⊖ 4.] Sur la tour de l'ancien sémaphore, à une lieue au S. S. O. de l'entrée du port de Boulogne. *Élévation*, 47 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

TROIS FANAUX DE LA BAIE D'ÉTAPLES. (*Fixes*) :

1°. *Feu de port de Lornel.* Côté nord de l'embouchure de la Canche. *Élévation,* 10 mètres; *portée,* 2 lieues;

2°. *Deux feux de port du Touquet.* Côté sud de l'embouchure de la Canche, et à 13 mètres de distance l'un de l'autre. *Élévation,* 16 mèt.; *portée,* 2 lieues et demie.

[Dép[t]. de la Somme.]

FANAL DE CAYEUX. (*Fixe.*) Entrée de la baie de la Somme, côté Sud. *Élévation,* 9 mètres; *portée,* 3 lieues.

[Dép[t]. de la Seine-Inférieure.]

FEU DE MARÉE DU PORT DU TRÉPORT. (*Fixe.*) Sur la jetée de l'ouest, à 51 mètres de son extrémité. *Élévation,* 8 mètres; *portée,* 3 lieues.

FANAL DE MARÉE DU PORT DE DIEPPE. *Feu tournant présentant, par chaque révolution complète, quatre éclats qui se succèdent de* 36 *en* 36 *secondes et se reproduisent après un intervalle de* 72 *secondes.* Sur la jetée de l'ouest, à 150 mètres de son extrémité. *Élévation,* 12 mètres; *portée,* 3 lieues.

PHARE DE L'AILLY. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de* 80 *en* 80 *secondes.* Sur le cap de l'Ailly, à 1 lieue à l'ouest de Dieppe. *Élévation,* 93 mètres; *portée,* 7 lieues.

FEU DE MARÉE DE SAINT-VALERY-EN-CAUX. (*Fixe.*) Sur la jetée de l'ouest, à 35 mètres de son extrémité. *Élévation,* 9 mètres; *portée,* 3 lieues.

FEU DE MARÉE DE FÉCAMP. (*Fixe.*) Sur la jetée du Nord, au pied de la montagne de la Vierge. *Élévation,* 9 mètres; *portée,* 3 lieues.

DEUX PHARES DE LA HÈVE. *Feux fixes.* Sur le cap de la Hève, à 63 mètres de distance l'un de l'autre, direction N. N. E., 2 degrés 30 minutes N., et S. S. O., 2 degrés 30 minutes S., à 1 lieue au N. N. O. de l'entrée du port du Havre. *Élévation,* 136 mètres; *portée,* 7 lieues.

Feu de port du Havre. (*Fixe.*) Sur la jetée du nord, à 25 mètres de son extrémité. *Élévation*, 7 mètres; *portée*, 3 lieues.

[Dépt. de l'Eure.]

Feu de port de Quillebœuf. (*Fixe.*) Rive gauche de la Seine. A l'extrémité nord de la pointe de Quillebœuf, sur le quai. *Élévation*, 8 mètres; *portée*, 3 lieues.

[Dépt. du Calvados.]

Deux feux de port de Honfleur (*Fixes.*)

1°. Fanal d'aval, sur la jetée de l'Hôpital, à l'extrémité N. O. de la ville. *Élévation*, 10 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

2°. Fanal d'amont, sur le quai N. du nouveau bassin. *Élévation*, 9 mètres; *portée*, 3 lieues un tiers.

Deux feux de port de l'embouchure de la Touques. (*Fixes.*) Sur le côté ouest de l'embouchure, à 142 mètres de distance l'un de l'autre.

1°. Fanal d'aval. *Feu de marée. Élévation*, 6 mètres; *portée*, 2 lieues.

2°. Fanal d'amont. *Feu permanent. Élévation*, 10 mètres; *portée*, 3 lieues.

N. B. Ces deux fanaux, tenus l'un par l'autre, donnent la direction du chenal.

Deux feux de port de l'embouchure de l'Orne. (*Fixes.*) Sur le côté ouest de l'embouchure, à 1100 mètres de distance l'un de l'autre, direction N. 24° E., et S. 24° O. :

1°. Fanal d'aval, sur les dunes, près la redoute d'Oyestreham. *Élévation*, 12 mètres; *portée*, 2 lieues et demie;

2°. Fanal d'amont, sur l'église d'Oyestreham. *Élévation*, 28 mètres; *portée*, 3 lieues;

Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent l'entrée du chenal.

[Dépt. de la Manche]

(**) Deux feux de port de Barfleur (*Fixes*).

1er. fanal sur le côté gauche de l'entrée du port, à

210 mètres au S. 41° O. de la pointe du rocher situé vis-à-vis l'extrémité de la jetée du nord. *Élévation,* 10 mètres; *portée,* 1 lieue et demie.

2e. fanal à 260 mètres au S. 41° O. du premier feu. *Élévation,* 10 mètres; *portée,* 1 lieue et demie.

Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent la direction de la passe du port de Barfleur.

PHARE DE LA POINTE DE BARFLEUR. *Feu fixe.* Sur la pointe de Barfleur (ou de Gatteville), à 5 lieues à l'E. $\frac{1}{4}$ N. E. de Cherbourg. *Élévation,* 27 mètres; *portée,* 4 lieues et demie.

TROIS FEUX DE PORT DE LA RADE DE CHERBOURG. (*Fixes.*)

1°. Deux fanaux de l'entrée est de la rade. Dans l'île Pélée, sur le Fort-Royal, à 14 mètres de distance l'un de l'autre. *Élévation,* 26 mètres; *portée,* 3 lieues;

2°. Feu de port de l'entrée ouest de la rade. Sur le corps-de-garde du fort de Querqueville. *Élévation,* 12 mètres: *portée,* 3 lieues.

PHARE DE GRANVILLE. *Feu fixe.* [⊖ 3.] Sur le roc de Granville, ou cap Lihou, à 460 mètres dans l'O. N. O. des jetées du port. *Élévation,* 47 mètres; *portée,* 6 lieues.

(**) FEU DE PORT DE GRANVILLE. (*Fixe*). Sur l'extrémité S. E. du môle neuf, à gauche de l'entrée du port. *Élévation,* 8 mètres; *portée,* 1 lieue et demie.

Ce feu remplace, depuis le 1er. janvier 1832, le fanal de la vieille jetée.

[Dépt. des Côtes-du-Nord.]

PHARE DU CAP FRÉHEL. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 2 minutes $\frac{1}{4}$ en 2 minutes $\frac{1}{4}$.* Sur le cap Fréhel. *Élévation,* 75 mètres; *portée,* 7 lieues.

2°. OCÉAN.

[Dépt. du Finistère.]

PHARE DE L'ILE D'OUESSANT. *Feu fixe.* [⊖ 1.] Sur la pointe N. E. de l'île. *Élévation,* 81 mèt.; *portée,* 7 lieues.

Depuis le 16 août 1831, l'appareil à miroirs métalliques du phare d'Ouessant est remplacé par un appareil lenticulaire du 1er. ordre.

PHARE DE SAINT-MATHIEU. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de* 100 *en* 100 *secondes*. Sur la pointe de Saint-Mathieu, à 2 lieues un tiers à l'ouest de l'entrée du Goulet de Brest. *Élévation*, 51 mètres; *portée*, 6 lieues.

PHARE PROVISOIRE DE LA POINTE DE PENMARCH. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de* $\frac{1}{2}$ *minute en* $\frac{1}{2}$ *minute*. Sur la tour de l'église de Saint-Pierre, au hameau de Kérity. *Élévation*, 13 mètres; *portée*, 4 lieues.

[Dép^t. du Morbihan.]

PHARE PROVISOIRE DE D'ILE DE GROIX. *Feu fixe*. [⊖ 4.] Sur le fort de la Croix, à la pointe *est* de l'île. *Élévation*, 47 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

N. B. Ce feu se trouve masqué, dans la direction des îles de Glenan, par les hauteurs de la partie ouest de l'île de Groix.

[Dép[t]. de la Loire-Inférieure.]

PHARE DU FOUR. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute en minute*. Sur le rocher du Four, à 3 milles marins et demi à l'ouest de la pointe du Croisic. *Élévation*, 17 mètres; *portée*, 5 lieues et demie.

DEUX PHARES DES TOURS D'AIGUILLON ET DU COMMERCE. [⊖ 3. p.] Sur la rive nord de l'embouchure de la Loire, à 1950 mètres de distance l'un de l'autre, direction S. 31° O., et N. 31° E. La tour d'aval dite d'Aiguillon, est située à 1 lieue au S. 55° O. de l'église de Saint-Nazaire :

1°. Phare d'Aiguillon. Feu d'aval. (*Fixe.*) *Élévation*, 34 mètres; *portée*, 5 lieues.

2°. Phare du Commerce. Feu d'amont. *Varié par des éclats de* 3 *minutes en* 3 *minutes*. *Élévation*, 39 mètres; *portée*, 5 lieues et demie.

La direction donnée par ces deux phares passe sur la pointe orientale du banc des *Charpentiers*. Dans l'état *actuel* de la barre, il faut, pour éviter ce banc, gouverner de manière à voir le feu changeant de la tour du Commerce un peu à droite du feu permanent de la tour d'Aiguillon.

[Dép[t]. de la Vendée.]

PHARE DU PILIER. *Feu varié par des éclats de* 4 *minutes*

en 4 minutes. [⊖ 2.] Sur la pointe N. O. de l'île du Pilier, à 2 milles et demi de la pointe N. O. de l'île de Noirmoutier. *Élévation,* 32 mètres; *portée,* 6 lieues et demie.

PHARE DE L'ÎLE D'YEU. *Feu fixe.* [⊖ 1.] Sur la butte de Petite-Foule, à 1700 mètres de la pointe N. O. de l'île. *Élévation,* 54 mètres; *portée,* 7 lieues.

(**) DEUX FEUX DU PORT-BRETON DE L'ÎLE D'YEU. (*Fixes.*)

1er. fanal, sur l'extrémité de la jetée extérieure, à droite de l'entrée du port. *Élévation,* 7 mètres; *portée,* 2 lieues.

2e. fanal, au fond du port, à 260 mètres du feu de la jetée. *Élévation,* 15 mètres; *portée,* 3 lieues.

Ces deux feux, tenus l'un par l'autre, indiquent la direction de la passe du Port-Breton

PHARE DE LA CHAUME. *Feu fixe.* Sur le quai de la Chaume, côté ouest de l'entrée du port des Sables-d'Olonne. *Élévation,* 36 mètres; *portée,* 4 lieues.

FEU DE PORT DES SABLES-D'OLONNE. (*Fixe.*) Sur la tête de la grande jetée, côté *est* de l'entrée du port. *Élévation,* 7 mètres; *portée,* 2 lieues.

Le feu de la jetée, tenu par le feu de la Chaume, donne la direction du grand chenal.

(**) FANAUX DU PERTUIS-BRETON. (*Fixes.*) [⊖ 4.]

1er. fanal, sur la pointe du Grouin-du-Cou, à 7 milles marins au N. 32° E. du phare des Baleines. *Élévation,* 18 mètres, *portée,* 3 lieues.

2e. fanal, sur la pointe de l'Aiguillon, à 7 milles marins au N. 59° E. du port Saint-Martin de l'île de Ré. *Élévation,* 10 mètres; *portée,* 3 lieues.

[Dépt. de la Charente-Inférieure.]

PHARE DES BALEINES (île de Ré). *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute $\frac{2}{4}$ en minute $\frac{3}{4}$.* Sur la pointe N. O. de l'île de Ré. *Élévation,* 29 mètres; *portée,* 6 lieues.

Les éclats du phare des Baleines sont inégaux. A chaque grand éclat succède un éclat d'un tiers moins fort.

FEU DE PORT DE SAINT-MARTIN, île de Ré. (*Fixe.*). Sur

l'angle saillant du demi-bastion, à 100 mètres à l'est de l'entrée du port. *Élévation,* 12 mètres; *portée,* 3 lieues.

Feu de port de la Rochelle. (*Fixe.*) A 14 mètres à l'est de la tour de la Lanterne, côté gauche de l'entrée du port. *Élévation,* 14 mètres; *portée,* 4 lieues.

On évite les roches de la pointe de *Chauveau*, ainsi que le plateau du *Lavardin*, en gouvernant de manière à ce que le fanal de la Rochelle ne soit pas masqué par la tour de la Lanterne.

Phare de Chassiron (île d'Oléron). *Feu fixe.* Sur la pointe N. O. de l'île d'Oléron. *Élévation,* 31 mètres; *portée,* 5 lieues.

Feu de port de l'île d'Aix. (*Fixe*). Sur le fort, à la pointe sud de l'île. *Élévation,* 17 mètres; *portée,* 3 lieues.

Fanal de la pointe de la Coubre. (*Fixe.*) [Θ 4.] Sur la pointe de la Coubre, côté nord de l'embouchure de la Gironde, à 2 lieues et demie au N. 28° O. du phare de Cordouan. *Élévation,* 11 mètres; *portée,* 3 lieues.

Feu de port de Royan. (*Fixe.*) Sur la pointe dite du Corps-de-Garde, à l'origine de la jetée, et à 140 mètres de son musoir. *Élévation,* 11 mètres; *portée,* 3 lieues.

[Dép[t]. de la Gironde.]

Phare de Cordouan. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de minute en minute.* [Θ 1.] Sur le rocher de Cordouan, à l'embouchure de la Gironde. *Élévation,* 63 mètres; *portée,* 9 lieues.

Chaque grand éclat de ce phare est immédiatement précédé d'un éclat moins brillant. Les éclipses ne paraissent *totales*, en temps ordinaire, qu'au delà d'une distance de trois lieues.

Phare de la pointe de Grave. *Feu fixe.* [Θ 3. p.] Sur une tour en charpente élevée à la pointe de Grave, à 1 lieue et demie au S. 81° E. du phare de Cordouan. *Élévation,* 18 mètres; *portée,* 4 lieues et demie.

Feu de port de Pouillac. (*Fixe*). Rive gauche de la Gironde, sur l'embarcadère du port. *Élévation,* 6 mètres; *portée,* 3 lieues.

[Dép^t. des Basses-Pyrénées.]

Fanal de Biarritz. (*Fixe*). Sur la pointe de Biarritz, au N. 43° O. de l'église de ce village. *Élévation*, 35 mètres; *portée*, 3 lieues.

Feu de port de Socoa. (*Fixe.*) A l'entrée de la baie de Saint-Jean-de-Luz, côté ouest. *Élévation*, 30 mètres; *portée*, 3 lieues.

3°. MÉDITERRANÉE.

[Dép^t. des Pyrénées-Orientales.]

Feu de port de Port-Vendres. (*Fixe.*) Sur le fort du Fanal, côté droit de l'entrée du port. *Élévation*, 33 mètres; *portée*, 3 lieues.

[Dép^t. de l'Aude.]

Feu de port de la Nouvelle. (*Fixe.*) A l'extrémité de la jetée de l'ouest, côté gauche de l'entrée du chenal. *Élévation*, 11 mètres; *portée*, 3 lieues.

[Dép^t. de l'Hérault.]

Feu de port d'Agde. (*Fixe*). Sur l'extrémité de la jetée de l'est, à droite de l'entrée du chenal. *Élévation*, 9 mètres; *portée*, 3 lieues.

Phare de Cette. *Feu fixe.* Sur le fort Saint-Louis, à l'extrémité du môle du même nom, à gauche de l'entrée du port. *Élévation*, 25 mètres; *portée*, 4 lieues.

(**) Feu de port de Cette. (*Fixes*). Deux réverbères installés à l'aplomb l'un de l'autre, sur l'amer voisin du fort Richelieu, à 740 mètres à l'ouest du phare du môle Saint-Louis. *Élévation moyenne*, 60 mètres; *portée*, 3 lieues.

Ces deux feux se confondent en un seul au-delà d'une distance de un mille et demi. Tenus par le phare du môle Saint-Louis, ils indiquent la direction à suivre pour donner dans le milieu de la passe N. E. du port.

[Dép^t. du Gard.]

Phare d'Aigues-Mortes. *Feu varié par des éclats de 4 en 4 minutes*. [θ 3.] Sur le môle N. O. du Grau-du-Roi,

à 170 mètres de son extrémité, côté gauche de l'entrée du chenal. *Élévation*, 18 mètres; *portée*, 5 lieues.

[Dép^{t}. des Bouches-du-Rhône.]

Phare provisoire de la Camargue. *Feu fixe.* [ϴ 4.] Sur la rive gauche de l'embouchure du Vieux-Rhône, à 2 milles marins au S. E. $\frac{1}{4}$ S. de la vieille tour de Saint-Genest. *Élévation*, 15 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

Deux feux de port de Bouc. (*Fixes*).

1er. fanal, sur la tête du môle, à gauche de l'entrée du port. *Élévation*, 8 mètres; *portée*, 3 lieues.

2e. fanal [ϴ 4.], sur la tour du Fort, à droite de l'entrée du port. *Élévation*, 30 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

Phare de Planier. *Feu tournant dont les éclipses se succèdent de demi-minute en demi-minute.* [ϴ 1.] Sur le rocher de Planier, à 2 lieues et deux tiers au S. O. de l'entrée du port de Marseille. *Élévation*, 40 mètres; *portée*, 7 lieues et demie.

En temps ordinaire, les éclipses de ce phare ne paraissent *totales* qu'au-delà d'une distance de 3 lieues.

Feu de port de la Ciotat. (*Fixe*). [ϴ 4.] Sur le Fort, côté droit de l'entrée du port. *Élévation*, 25 mètres; *portée*, 3 lieues et demie.

L'ingénieur en chef secrétaire de la commission des phares,
Signé L. Fresnel.

Vu par le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CX.)

[10 janvier 1832.]

(S^{r}. Adeline). *Question relative à la propriété de la pente des rivières qui ne sont ni navigables ni flottables.*

Une ordonnance royale, en date du 27 août 1828, a autorisé le sieur Adeline à conserver la filature qu'il a construite au bord de la rivière

de Notre-Dame-des-Champs, dans la commune de Malaunay, département de la Seine-Inférieure.

Le sieur Martin s'est pourvu contre cette ordonnance en se fondant sur ce qu'elle attribue au sieur Adeline, non-seulement la pente qui existe le long de ses rives, mais encore celle qui s'étend le long d'une portion de terrain que le réclamant possède en amont sur la rive droite du même cours d'eau, ce qu'il présente comme une atteinte à sa propriété.

Ce pourvoi a donné lieu à une longue discussion sur la question de savoir si le gouvernement est fondé à disposer comme il l'a fait jusqu'ici de tout ou partie de la pente des rivières non navigables ni flottables, et ce, indépendamment des droits prétendus par les riverains à la propriété de cette pente.

Le sieur Martin a cherché à établir que la faculté qu'a le gouvernement d'autoriser la construction de barrages et ouvrages d'art quelconques susceptibles d'altérer le libre cours des eaux, est plus ou moins étendu, suivant qu'il s'agit d'une rivière navigable et flottable, ou d'une rivière sur laquelle la navigation et le flottage n'ont pas lieu.

Les premières sont des dépendances du domaine public aux termes de l'art. 538 du Code civil, les secondes sont des dépendances du domaine privé ; tel est le sens de l'art. 644 du même code.

De ces règles il résulte, selon le sieur Martin, qu'en autorisant l'établissement d'usines sur les cours d'eau navigables, l'administration n'use pas seulement du droit de police, elle dispose encore d'une portion du domaine public.

S'agit-il au contraire de cours d'eau non navigables ni flottables, la concession ne porte plus sur une portion de la propriété publique. Le sol du lit de ces cours d'eau, la pente et la chute appartiennent aux riverains ; l'intervention de l'administration a pour objet seulement de régler par mesure de police la manière d'user des eaux.

Suivant le sieur Adeline les eaux courantes sont une propriétété publique, personne ne peut s'en attribuer privativement la jouissance.

C'est au gouvernement qu'il appartient d'en disposer ainsi qu'il le juge convenable aux industries particulières dont se compose l'intérêt général ; tel est le but des lois rendues sur la matière qui toutes se rattachent à l'ordre de choses existant avant la révolution.

C'est en conséquence de ce principe qui n'a jamais été contesté, dit-il, que le gouvernement a toujours été en possession de concéder aux riverains, non la propriété, mais la jouissance des chutes d'eau pour les appliquer à des usines, et c'est en vertu de pareils actes qu'existent légalement celles qui ont été créées depuis la loi du 6 octobre 1791.

Le ministre de l'intérieur a été consulté sur cette affaire. On trouve dans sa réponse les observations suivantes :

Selon l'art. 714 du Code civil, il est des choses dont la propriété n'appartient à personne et dont l'usage est commun à tous, des lois de police règlent la manière d'en jouir.

L'eau courante vient se placer naturellement dans cette catégorie. Elle échappe à toute propriété fixe et permanente ; les riverains sont, il est vrai, appelés à en jouir, mais suivant les conditions déterminées

par la loi civile et les actes du gouvernement. Ainsi celui-là seul dont cette eau traverse l'héritage, peut en user dans l'intervalle qu'elle y parcourt; c'est-à-dire l'appliquer à un établissement industriel ; celui dont elle borde la propriété ne peut s'en servir que pour l'irrigation.

Le gouvernement, en vertu des pouvoirs qu'il tient des lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791, détermine dans le premier cas les obligations qu'il convient d'attacher au nouvel établissement ; dans le second il régle la manière dont plusieurs propriétaires jouiront d'un droit qui leur est commun : dans l'un et l'autre son intervention a pour objet de satisfaire à tous les besoins, et de statuer par des régles fixes et invariables sur les prétentions de l'intérêt privé.

Les chutes d'eau sont rarement naturelles ; pour les obtenir il faut changer le régime habituel de la rivière et altérer sa pente, souvent au delà des limites de la propriété de celui qui demande à construire une usine. Le gouvernement dispose de cette pente comme d'une propriété publique, et c'est à titre de premier occupant que la jouissance en est attribuée au nouvel établissement, pourvu toutefois que le gonflement des eaux ne préjudicie ni aux usines déjà existantes, ni aux terrains qui bordent la rivière.

Admettre que les riverains puissent s'opposer légalement à ces changemens, lors même qu'ils n'en éprouveraient aucun préjudice, ce serait assimiler la faculté qu'ils ont d'user des eaux à un véritable droit de propriété ; mais alors comment concilier ce droit, qui est absolu par sa nature, avec l'obligation que le Code civil impose aux riverains de rendre l'eau à la sortie de leur fonds à son cours ordinaire ; et si les opposans, forts de ce droit prétendu, se refusent à toute modification dans l'ancien état de choses, il n'y a plus rien ni à régler ni à concilier, et les dispositions prescrites à cet égard, par les lois précitées de 1790 et 1791, et par l'art. 645 du Code civil, deviennent sans objet, ce qui est évidemment contraire à l'intention du législateur.

S'il n'y avait plus lieu à déterminer, par un réglement administratif, l'usage des eaux entre les divers intérêts qui les réclament, l'on se verrait dans la nécessité de rejeter toute demande nouvelle en établissement d'usines qui, dans les circonstances dont on vient de parler, ne serait point accompagnée du consentement des riverains.

Les conséquences de ce nouvel ordre de choses seraient telles que l'on se priverait fréquemment des pentes qui, prises isolément, sont trop faibles pour offrir quelque avantage, mais qui réunies à celles correspondantes aux rives du propriétaire qui désire les utiliser, deviennent pour l'industrie manufacturière une source féconde de richesses et de prospérité.

Le ministre de l'intérieur, passant de ces observations générales à des observations particulières applicables à l'affaire dont il est ici question, a conclu au rejet du pourvoi du sieur Martin.

Ce pourvoi a été rejeté en effet, attendu, porte la décision, que l'ordonnance attaquée a été rendue sans préjudice de la question de la propriété élevée par le sieur Martin, qu'ainsi elle n'est point un obstacle à ce qu'il fasse valoir ses droits de propriété devant les tribunaux seuls compétens pour statuer.

Nul doute que les questions de propriété ne soient du ressort de l'autorité judiciaire ; mais dans l'espèce s'agissait-il réellement d'une semblable question ? L'opinion de l'administration, celle même des tribunaux, sont ici pour la négative. On vient de voir les motifs présentés à ce sujet par le ministre de l'intérieur, voici maintenant ceux sur lesquels se fonde le jugement rendu, le 16 janvier 1830, par le tribunal de Rouen, saisi de l'affaire sur l'instance judiciaire introduite par le sieur Martin (*).

« Attendu que le volume et la pente des eaux d'une rivière ne paraissent susceptibles d'aucune propriété ou copropriété privée, que d'abord cette attribution ne pourrait résulter que de la loi qui ne l'a consacrée dans aucun texte, que ce qui se conçoit seulement c'est l'usage de ces eaux, le droit acquis à cet usage, dans ses rapports avec un service, une utilité quelconque, positive et spéciale, tels qu'une usine ou l'intérêt de l'irrigation;

» Attendu que les tribunaux apprécieront bien ce droit, réprimeront, comme doit le faire particulièrement le juge-de-paix, l'entreprise nouvelle dont se plaindra un riverain; mais parce qu'il s'agit évidemment du préjudice porté par ce nouvel œuvre à un objet d'intérêt précisé, et encore, ainsi que s'en explique l'article 645, sous la condition de respecter les règlemens s'il en existe : toutes choses inconciliables avec l'idée d'une propriété vague et abstraite de telle ou telle pente des eaux;

» Attendu que ce qui démontre de plus en plus l'inadmissibilité de la prétention du sieur Martin, c'est la législation sur les pouvoirs de l'autorité administrative en matière de jouissance de cours d'eau, puisqu'à cette autorité seule appartient formellement la haute police de ces eaux, leur direction, la fixation de leur hauteur, l'autorisation des usines nouvelles, avec concession de

(*) Pour expliquer l'intervention simultanée dans cette affaire de l'autorité administrative et de l'autorité judiciaire, il est nécessaire de faire connaître que le sieur Martin, en même temps qu'il se pourvoyait par la voie contentieuse contre l'ordonnance royale rendue en faveur du sieur Adeline, réclamait à titre de propriété, devant les tribunaux, *la pente* des eaux le long de ses rives. Ce n'est qu'après que ceux-ci eurent statué que le conseil d'état statua lui-même.

tout ce qui est nécessaire à leur mise en activité ; que s'il en est ainsi aucun propriétaire riverain ne peut donc se dire maître de la hauteur des eaux ; les eaux ne sont donc sous quelque rapport que ce soit dans le domaine privé : s'il en était autrement, ce domaine serait affranchi de toute surveillance étrangère, de tout pouvoir de s'immiscer dans la conduite des eaux, et de faire les règlemens dont parle cet article 645, parce que tel est le caractère invariable, essentiel du droit de propriété ;

» Attendu que ces attributions données à l'autorité administrative, le sont par des motifs faciles à saisir et déduits nettement par le législateur lui-même, c'est-à-dire l'importance dont il est pour l'utilité générale de favoriser les établissemens industriels ou le plus grand développement des richesses territoriales, d'où résulte que rien ne peut neutraliser ces considérations, et c'est ce qui arriverait, et toute l'économie de la loi deviendrait illusoire, dans l'hypothèse d'une reconnaissance de vraie propriété ou copropriété privée de la hauteur actuelle d'une rivière ;

» Attendu que le sieur Martin n'a aucune apparence de griefs à proposer, puisqu'il s'agira toujours pour lui uniquement de se préserver d'un dommage, d'une lésion de droit acquis, et que les mêmes lois qui ont investi l'autorité administrative des attributions qui viennent d'être rappelées, commandent tous les préalables, toutes les vérifications propres à s'assurer qu'aucun préjudice réel pour un tiers n'a été, ne sera encouru, et lui ouvre une telle série de recours, qu'après les avoir épuisés on ne peut plus faire admettre encore l'existence d'un tort méconnu ;

» Attendu qu'aucune législation n'a jamais établi deux juridictions distinctes, indépendantes l'une de l'autre, avec le moyen cependant de faire annuler par celle-ci la décision légalement rendue par celle-là ; qu'en suppo-

sant pour un moment définitive, exempte de tout pourvoi la mesure administrativement prise, le sieur Martin, si son action actuelle était fondée, ferait infirmer tous ces arrêtés puisque telle deviendrait la conséquence de la déclaration de copropriété, qu'elle rendrait le tribunal juge supérieur de l'administration placée dans son plus haut degré, que ce serait là un véritable chaos d'où sortirait le défaut absolu de stabilité dans les actes d'un pouvoir régulier, stabilité nécessaire aux citoyens et à l'ordre public. »

Par ces divers motifs, le tribunal a rejeté les demandes et prétentions du sieur Martin.

Ce propriétaire ayant appelé de ce jugement, la Cour royale l'a confirmé par arrêt du 15 mars 1831, dans lequel il est dit : « *Que chaque riverain n'a que l'usage des eaux en se conformant aux règlemens de l'administration publique à qui appartient la surveillance, la police et la direction des rivières du domaine privé dans un but d'utilité générale.*

Les tribunaux reconnaissent donc que c'est à l'autorité administrative seule qu'appartient la police des eaux, leur direction, la fixation de leur niveau, l'autorisation des usines nouvelles avec concession de tout ce qui est nécessaire à leur mise en activité, et qu'aucun riverain ne peut se dire maître de la hauteur des eaux ni prétendre à cet égard à un droit de propriété ou copropriété privée.

Dans une circonstance analogue, puisqu'il s'agissait comme ici de difficultés entre un usinier qui faisait gonfler les eaux à l'aide d'un barrage et un riverain supérieur qui se plaignait de ce gonflement, la Cour de cassation, saisie de ces difficultés, a pris pour règle de sa décision les principes rappelés ci-dessus. Cette décision porte en conséquence : *que la hauteur des eaux pour le service des usines est essentiellement dans le domaine de l'administration publique, que cette hauteur n'est point prescriptible et ne saurait dès lors être l'objet d'une action possessoire.* (Arrêt de la Cour de cassation, du 19 décembre 1826, rapporté par Sirey, tome XXVII, page 335.)

Voici l'ordonnance attaquée par le sieur Martin, et qui donne lieu aux présentes observations.

Louis-Philippe, etc.,

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Jacques

Martin, propriétaire en la commune de Malaunay, arrondissement de Rouen, département de la Seine-Inférieure; ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre Conseil d'État le 21 juillet 1829, et tendant à ce qu'il nous plaise le recevoir opposant à l'ordonnance royale du 10 juin 1829 qui a autorisé le sieur Pascal Adeline à établir une filature sur la rivière de Notre-Dame-des-Champs, et faisant annuler ladite ordonnance, comme portant atteinte aux droits de l'exposant, subsidiairement en suspendre l'effet jusqu'après la décision des tribunaux, condamne les contestans aux dépens;

Vu le mémoire en défense pour le sieur Adeline, enregistré au secrétariat général le 16 septembre 1829, et tendant à ce qu'il nous plaise déclarer le sieur Martin purement et simplement non recevable en son pourvoi, et au besoin mal fondé, et le condamner aux dépens;

Vu la réplique du sieur Martin, enregistrée audit secrétariat général le 30 novembre 1829, et tendant au maintien de ses premières conclusions;

Vu les lettres du ministre de l'intérieur des 27 mars et 10 avril 1830, contenant des renseignemens et observations sur l'objet de la présente contestation;

Vu le dernier mémoire du sieur Martin, enregistré au secrétariat général le 4 mars 1831, et tendant à ce que dans le cas où nous ne croirions pas devoir réformer l'ordonnance d'autorisation, nous déclarions qu'elle ne peut nuire à ses droits et qu'elle ne fait pas obstacle à ce que la cour royale de Rouen statue sur la question de propriété qui lui est soumise;

Vu l'ordonnance royale attaquée, du 10 juin 1829, qui autorise le sieur Adeline à conserver la filature qu'il a établie sur la rivière de Notre-Dame-des-Champs dans la commune de Malaunay, département de la Seine-Inférieure, sous les conditions prescrites par ladite ordonnance;

Vu les rapports des ingénieurs du département de la Seine-Inférieure des 5 septembre, 12 et 19 décembre 1820, 31 mars, 2 juin, 12 septembre et 12 octobre 1826, 29 mars, 31 mai, 30 avril et 4 juillet 1827;

Vu les rapports de l'inspecteur divisionnaire, et les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 22 décembre 1827 et 16 août 1828;

Vu les plans et profils des lieux, et les autres pièces respectivement produites et jointes au dossier;

Ouï Mᵉ. Deloche, avocat du sieur Martin;

Ouï Mᵉ. Crémieux, avocat du sieur Adeline;

Ouï M. Chasseloup Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la rivière de Notre-Dame-des-Champs n'est ni navigable ni flottable, que dès lors l'ordonnance royale qui a maintenu la filature du sieur Adeline est une autorisation accordée sans préjudice de la question de propriété élevée par le sieur Martin, qu'ainsi elle ne fait pas obstacle à ce que ledit sieur Martin fasse valoir ses droits comme il avisera, devant les tribunaux seuls compétens à cet égard.

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1ᵉʳ. La requête du sieur Martin est rejetée.

2. Le sieur Martin est condamné aux dépens.

(Nº. CXI.)

[24 janvier 1832.]

(Port de Bordeaux). *Pendant quatre années, le demi-droit de tonnage en perception dans ce port sera rem-*

placé par un droit de péage dont les produits seront affectés aux travaux d'amélioration de ce port.

Louis-Philippe, etc.;

Vu la délibération du 28 juin 1831, par laquelle le conseil municipal de la ville de Bordeaux s'engage à contribuer à la dépense des grands travaux à faire au port de Bordeaux pour une somme annuelle de vingt-cinq mille francs pendant dix années, sous la condition que le gouvernement affectera à l'exécution de ces travaux, pendant le même laps de temps, le produit du demi-droit de tonnage qui se perçoit dans le port;

Vu la loi du 24 mars 1825;

Considérant que l'affectation du demi-droit de tonnage pendant quatre années, jointe à la subvention offerte par la ville, suffira pour exécuter les travaux d'amélioration les plus importans;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Pendant quatre années, à partir du 1er. janvier 1832, le demi-droit de tonnage en perception au port de Bordeaux sera remplacé par un droit de péage d'une quotité égale, dont les produits seront spécialement et exclusivement affectés à l'exécution des travaux d'amélioration au port de Bordeaux, conformément aux projets déjà approuvés ou qui le seront ultérieurement.

2. Le droit de péage substitué au demi-droit de tonnage sera perçu par les agens des douanes. Il sera tenu un compte particulier de cette perception, dont le montant, applicable aux travaux dont il s'agit, sera ajouté chaque année, à titre de crédit supplémentaire, au budget du ministère du commerce et des travaux publics, section des ponts et chaussées.

3. L'offre faite par le conseil municipal de Bordeaux, de contribuer à la dépense des ouvrages énoncés ci-dessus

pour une somme annuelle de vingt-cinq mille francs, est acceptée pour quatre années seulement, à partir du 1er. janvier 1832.

(N°. CXII.)

[25 janvier 1831.]

Passage d'eau de Sillon, sur l'Ardèche. — Substitution d'un bac à traille à un bac à rames. — L'administration, en autorisant cette substitution n'a pris aucun engagement quant aux moyens d'exécution ; elle n'est dès lors point passible des pertes qui peuvent résulter pour le fermier des obstacles qui l'empêchent de profiter de l'autorisation dont il s'agit.

La ferme du passage d'eau de Sillon sur le Rhône (Ardèche), a été adjugée en 1825 au sieur Besson, avec la faculté de remplacer par un bac à *traille* le bac à rames existant. Le sieur Faure, cessionnaire du sieur Besson, voulut profiter de cette faculté, mais le sieur Offarel, sur le terrain de qui il fallait s'établir, s'y refusa; il paraît que malgré ce refus le sieur Faure se mit en possession dudit terrain : l'affaire ayant été portée devant les tribunaux civils le préfet la revendiqua, mais l'arrêté de conflit qu'il prit à ce sujet fut annulé par ordonnance royale du 22 mars 1827 : « Attendu que l'occupation de ce terrain n'a pas été » effectuée par l'administration et d'après une déclaration préalable d'u» tilité publique, mais par le fermier et en vue seulement de l'intérêt » qu'il avait à user de l'autorisation qui lui était donnée. »

Le sieur Faure a demandé l'intervention de l'administration afin de vaincre la résistance du sieur Offarel, ou la résiliation du bail avec indemnité.

Cette intervention ayant été refusée de même que la résiliation, le sieur Faure s'est pourvu devant le Conseil d'Etat contre la décision prise à cet égard par le ministre des finances.

Ce ministre, consulté sur la requête du réclamant, a fait observer que l'administration n'avait adjugé qu'un bac à rames avec faculté pour le fermier d'établir à ses risques et périls un bac à traille, sans prendre d'ailleurs aucun engagement sur les moyens d'exécution ; que ceux qu'elle a pris réellement envers ce fermier ont été remplis, que rien ne peut dès lors la porter à consentir à la résiliation d'un traité dont elle n'a point altéré les conditions, ni à accorder une indemnité pour le fait de non établissement d'un bac à traille ou des dépenses que le fermier a pu faire à ce sujet, puisque cet établissement n'était prévu que par une

clause purement facultative dont l'administration n'avait en aucune manière garanti l'exécution.

Ces motifs ont prévalu.

Voici l'ordonnance qui est intervenue à ce sujet.

Vu les lois des 6 frimaire an VII, 28 pluviôse an VIII, et 8 mars 1810 ;

Vu l'article 1184 du Code civil ;

Considérant que, par l'article 39 du cahier des charges, le fermier du passage d'eau sur le Rhône, à Sillon, a été autorisé à convertir en un bac à traille le bac à rames qui lui était adjugé, à condition de faire tous les frais de cet établissement à ses risques et périls ;

Considérant que, par cette clause entièrement facultative pour le fermier, et toute dans son intérêt, l'administration ne s'est point engagée à lui assurer les moyens d'établir le bac à traille dont il s'agit :

Art. 1er. La requête du sieur Toussaint Faure est rejetée.

(N°. CXIII.)

Exécution du canal des Pyrénées.

1°. LOI DU 20 FÉVRIER 1832.

Concession à perpétuité.

Art. Ier. L'offre faite par le sieur Louis Galabert, d'exécuter à ses frais, risques et périls, le canal des Pyrénées, dont le but est de réunir l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal du Languedoc entre Toulouse et Bayonne, est acceptée.

2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Louis Galabert, stipulées dans le cahier des charges accepté par ledit sieur Galabert et annexé à la présente loi, recevront leur pleine et entière exécution.

3. Le sieur Galabert est tenu, sous peine de déchéance, de verser à la caisse des dépôts et consignations, dans le délai d'une année à dater de la promulgation de la loi, un cautionnement de trois millions, dont les cinq premiers sixièmes lui seront rendus par cinquième, à mesure que les travaux de valeur équivalente seront exécutés; le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

Le concessionnaire ne pourra faire prononcer aucune expropriation que sous la condition d'une juste et préalable indemnité; et il ne pourra user de la loi, soit pour exproprier, soit pour commencer les travaux, qu'après le dépôt intégral du cautionnement.

4. Le concessionnaire encourra la déchéance, si, dans le délai de dix ans après la promulgation de la loi, il n'a pas opéré plus de la moitié des travaux, et si, dans le délai de quinze années, il ne les a pas entièrement terminés, selon les bases stipulées dans le présent cahier de charges.

5. Dans le cas où le canal une fois exécuté ne serait pas constamment entretenu en bon état, il y serait pourvu par l'administration aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de les rembourser sur l'état rendu exécutoire par les préfets dans le département desquels les travaux devront être confectionnés.

2°. CAHIER DES CHARGES,

Pour l'ouverture et l'établissement d'un canal destiné à joindre l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal royal du Midi, depuis Toulouse jusque vers Bayonne.

Art. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quinze ans, à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, tous les travaux nécessaires à l'ouverture et

à l'établissement d'un canal destiné à joindre l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal royal du Midi jusqu'aux environs du Bec du Gave.

Ce canal commencera à Toulouse, remontera la vallée de la Garonne par Muret, Martres, Saint-Martory, Saint-Godin et Montrejean, jusqu'au-dessus d'Isaux, où se trouvera le point de partage, dont le bief sera alimenté par les eaux de la Neste; il traversera ensuite le plateau de Pinos, et, descendant par la vallée de l'Avezaguet dans celle de l'Arros, il passera à Tournay, Chelles, Plaisance, Camp de l'Aigue, d'où, longeant l'Adour, en passant par Barcelonne, Cazeres, Grenade, Saint-Sever, Cauno, Thetieu et Dax, il débouchera près du Bec du Gave dans l'Adour.

Ce canal aura dans sa section transversale, dans son mouillage et dans ses écluses, les dimensions adoptées pour le canal royal du Midi, de manière que les bateaux qui fréquentent ce dernier canal puissent circuler sur le nouveau, en trouvant partout la largeur de passage et la profondeur d'eau qu'ils trouvent sur ledit canal royal du Midi.

2. Le concessionnaire se conformera, pour les diverses parties du canal, aux dispositions du tracé, dont il présentera les études et dont il aura terminé les projets sur toute la ligne, depuis Toulouse jusqu'à son embouchure dans l'Adour, dans le délai de trois années, à dater de la loi. Pour chaque portion du tracé, il remettra les projets au préfet du département, qui les transmettra avec son avis au directeur général des ponts et chaussées; ils seront ensuite soumis à l'approbation de sa majesté par le ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics.

3. Le concessionnaire contracte l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les routes et chemins qui existent ac-

tuellement se trouveraient interceptés, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

4. Les ponts sur le canal auront respectivement dix, huit et six mètres de largeur entre les parapets ou garde-corps, suivant qu'ils appartiendront à des routes royales ou départementales, ou à des chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement quatre, cinq et six centimètres par mètre. Si les ponts ne sont pas mobiles, il sera réservé, entre l'intrados des voûtes ou le dessous du tablier et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de trois mètres cinquante centimètres pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

5. Les écluses et leurs sas, les aquéducs sous le canal, les déversoirs, reversoirs, les ponts-canaux, les ponts sur les routes royales, départementales ou communales, seront exécutés en bonne maçonnerie avec pierre de taille aux angles, socles, couronnement, buscs, extrémité de radiers et pieds de mur de chute.

Les projets de ces divers ouvrages seront successivement soumis à l'approbation de M. le directeur général, et ne pourront être commencés qu'en vertu de cette approbation.

Le ministre compétent pourra affranchir le concessionnaire des obligations ci-dessus, soit en raison des difficultés locales, soit dans l'intérêt de la défense du pays.

6. Sur tous les points où les ouvrages seront situés dans la limite de la zone de défense, ils devront être aussi préalablement soumis aux formalités prescrites pour les travaux mixtes par l'ordonnance royale du 18 septembre 1816.

7. Le concessionnaire s'engage à exécuter tous les ouvrages suivant les règles de l'art, et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

8. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, etc., etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de se conformer, dans le cas de discord, aux lois relatives aux expropriations pour cause d'utilité publique. L'expropriation sera poursuivie à la diligence du préfet du département; mais tous les frais ordinaires de la procédure, ainsi que le montant de toutes les indemnités, seront payés par le concessionnaire.

Les actes d'achat de terrains acquis en vertu des précédentes dispositions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc pour tous frais d'enregistrement.

9. Le concessionnaire aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terres prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

10. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, pour chomage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payés par le concessionnaire, conformément aux lois en vigueur.

11. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si le concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées.

Il sera procédé également, en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensi-

blement relevée par l'exhaussement de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

12. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois par année. A cet effet, l'état du canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

13. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédens, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède à perpétuité la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Cette jouissance se compose de la perception des droits de péage, conformément aux tarifs autorisés pour le canal royal du Midi, de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui ne seront pas nécessaires à la navigation.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque n'aura lieu toutefois que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie, dont le couronnement sera dérasé à cinq centimètres au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

14. Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de

toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aquéducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui devront être établis conformément aux conditions du présent traité. Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, deviendront les annexes nécessaires du présent cahier de charges.

15. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'article 1er., ou même d'en pousser les travaux avec une célérité telle que la moitié au moins de ces travaux soient exécutés au bout de la dixième année qui suivra la loi de ratification de concession, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux et terrains.

Le nouveau concessionnaire sera tenu, avant de commencer les travaux, de rembourser au sieur Galabert la partie du cautionnement qui restera encore en dépôt, sous la réserve toutefois des droits et des créances que l'État ou des tiers pourraient avoir acquis sur ce même cautionnement.

Les présentes dispositions ne sont pas applicables au cas où l'interruption proviendrait de force majeure.

16. Le concessionnaire sera soumis à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des

ouvrages, que pour l'accomplissement des clauses du cahier des charges.

17. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, ou des canaux qui traverseraient le canal projeté, le concesionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la navigation de ce canal.

Toute exécution ou toute autorisation de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région de France où doit être ouvert le nouveau canal, soit dans toute autre région voisine, ne pourrait également fournir la matière d'une demande en indemnité.

18. L'application de la loi du 25 avril 1803 ne sera faite aux terrains qui serviront d'emplacement au canal et à ses dépendances, que soixante et dix ans après la promulgation de la loi. Ne seront pas comprises dans la surface à imposer, les parties du canal creusées souterrainement ; les bâtimens et magasins dépendans du canal seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

19. Le tarif des droits de péage ne pourra être augmenté qu'en vertu d'une loi; mais il pourra être abaissé par le concessionnaire, et rendu exécutoire par le visa de l'autorité supérieure compétente. Ce tarif ne sera en vigueur que trois mois après la publication faite dans les journaux des départemens parcourus par le canal. Toutefois une loi nouvelle ne sera pas nécessaire pour relever le tarif, pourvu qu'il n'excède pas les limites déterminées par la présente convention.

20. Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, des agens, tant pour la perception des droits, que pour la surveillance des plantations et des ouvrages.

21. Il aura la faculté, en se conformant aux lois et rè-

glemens sur la matière, de former des associations pour la réunion des fonds nécessaires à son entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de ces associations ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

22. Pour garantie de l'exécution de toutes les obligations énoncées dans le présent cahier de charges, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de trois millions. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rentes de cinq ou trois pour cent (valeur nominale), en annuités ou autres effets du trésor, avec transfert, au profit de la caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

23. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire, sur l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, sauf le recours au Conseil d'État.

24. La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Paris, le 22 décembre 1831.

Le présent cahier des charges proposé pour être subtitué au cahier des charges présenté le 27 octobre 1831, et approuvé le 31 octobre même année.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,

BÉRARD.

Approuvé, le 22 décembre 1831.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics,

COMTE D'ARGOUT.

(N°. CIV.)

[12 avril 1832.]

(Sr. Trabucco). *Les juridictions sont d'ordre public; les parties ne peuvent point y déroger par des conventions privées.—Les contestations entre une compagnie exécutante et le gouvernement doivent être jugées administrativement. — Les différens élevés entre cette compagnie et l'entrepreneur des travaux sont du ressort des tribunaux.*

Vu la requête à nous présentée au nom de la compagnie du Pont-Henry, établie à Montbrison (Loire), poursuites et diligences des sieurs Dulac, Ratir et Levet, commissaires nommés à cet effet par délibération de l'assemblée générale des actionnaires; ladite requête enregistrée au secrétariat de notre Conseil d'État, le 15 mai 1830, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler pour cause d'incompétence un arrêté du Préfet de la Loire du 4 janvier 1826, et deux arrêtés du Conseil de préfecture de ce département des 25 mars 1829 et 15 janvier 1830; dire qu'aucune indemnité n'est due au sieur Trabucco, sauf à lui à se pourvoir par la voie gracieuse devant la compagnie ou même à agir devant les tribunaux ordinaires, s'il croit y être fondé;

Vu le mémoire ampliatif de la société anonyme du Pont-Henry, enregistré audit secrétariat général le 26 juillet 1830, et tendant au maintien de ses premières conclusions;

Vu le mémoire en défense du sieur Étienne Trabucco, entrepreneur, demeurant à Montbrison, ledit mémoire enregistré audit secrétariat général le 11 novembre 1831, et tendant au rejet du pourvoi de la compagnie du Pont-Henry, sous toutes réserves de former un pourvoi inci-

dent, contre les dispositions de l'arrêté du Conseil de préfecture qui ont rejeté une partie de ses conclusions;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur du 25 septembre 1830, contenant des renseignemens et observations sur l'objet de la présente contestation;

Vu l'arrêté attaqué du Préfet de la Loire, du 4 janvier 1826, portant entre autres dispositions que la demande du sieur Trabucco, en résiliation, est rejetée, et qu'il demeure entrepreneur des travaux du pont, aux clauses et conditions exprimées dans l'acte de rétrocession; mais qu'il aura droit à réclamer ultérieurement des indemnités pour les pertes qu'il éprouvera en résultat de la différence survenue depuis le 6 décembre dans la position du précédent entrepreneur et dans celle de ses ouvriers et fournisseurs;

Vu l'arrêté attaqué du Conseil de préfecture du département de la Loire, du 25 mars 1829, portant qu'une indemnité est dûe au sieur Trabucco, et qu'avant de la fixer, il sera fait un rapport par l'ingénieur en chef;

Vu l'arrêté attaqué dudit Conseil de préfecture, du 15 janvier 1830, qui fixe les indemnités dues au sieur Trabucco;

Vu l'ordonnance royale du 16 juin 1824, portant acceptation des offres faites par la compagnie du Pont-Henry, pour l'établissement d'un pont en charpente sur la Loire à Montrond, aux clauses et conditions stipulées dans la soumission souscrite le 15 mai 1824, par le sieur de Meaux, maire de Montbrison;

Vu ladite soumission du 15 mai 1824 contenant, de la part du sieur de Meaux, l'engagement de construire à ses frais et à ceux de ladite compagnie un pont en charpente avec piles et culées en maçonnerie sur la Loire, à Montrond, à la charge de se conformer aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, et, en cas de contestation sur l'exécution

de la présente soumission, d'être jugé administrativement par le Conseil de préfecture du département de la Loire, sauf recours au conseil d'état;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée le 19 août 1824, au sieur Clément Chabanit, pour la construction du pont Henry, et l'acte de rétrocession de ladite entreprise au sieur Trabucco, à la date du 3 décembre 1825;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier;

Ouï Me. Dalloz, avocat du demandeur;

Ouï Me. Chauveau, avocat du défendeur.

Ouï M. Marchand, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'ordonnance royale du 16 juin 1824, et de la soumission y relatée du 15 mai précédent, la compagnie anonyme du Pont-Henry a entrepris, à ses frais la construction dudit pont, et qu'à ce titre les contestations qui pourraient s'élever entre elle et l'administration relativement à ladite entreprise doivent être jugées administrativement comme en matière de travaux publics;

Considérant que, quelle que soit la forme des actes ultérieurement passés entre ladite compagnie et le sieur Trabucco, pour l'exécution des ouvrages, cet entrepreneur ne peut prétendre avoir traité directement avec l'administration publique et qu'en effet elle n'a aucun intérêt à démêler avec lui;

Considérant que les juridictions sont d'ordre public et que les parties n'ont pu y déroger par une convention privée insérée dans le marché; qu'ainsi les différens élevés entre la compagnie du Pont-Henry et le sieur Trabucco, sont du ressort des tribunaux ordinaires;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté du Préfet de la Loire du 4 janvier 1826, et les arrêtés du Conseil de préfecture du même

département du 25 mars 1829 et du 15 janvier 1830, sont annulés pour cause d'incompétence.

2. Est condamnée aux dépens la partie qui succombera devant les tribunaux.

(N°. CXV.)

[12 avril 1832.]

Délit de grande voirie. (S^rs. Moreau et Vandevoëlde). — *Le Conseil de préfecture peut condamner à la démolition des ouvrages, à la confiscation des matériaux et à l'amende, mais il ne peut point ordonner la reprise d'alignement.*

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Elie Moreau, négociant, demeurant à Paris, rue de la Michodière, n°. 6, et du sieur Vandevoëlde, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la ferme des Mathurins, n°. 16, procédant conjointement comme propriétaires par indivis des bâtimens situés au port de Marly; ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre Conseil d'État, le 5 mars 1828, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du Conseil de préfecture de Seine-et-Oise, du 16 octobre 1827, et les décharger des condamnations contre eux prononcées par ledit arrêté;

Vu la lettre du directeur général des ponts et chaussées et des mines, enregistrée audit secrétariat général, le 3 juillet 1831, et contenant des renseignemens et observations sur l'objet de la présente réclamation;

Vu les observations des sieurs Moreau et Vandevoëlde, enregistrées audit secrétariat général, le 12 novembre 1831, et tendant au maintien de leurs précédentes conclusions;

Vu l'arrêté attaqué du Conseil de préfecture du dépar-

tement de Seine-et-Oise, du 16 octobre 1827, portant :

Art. 1er. Les sieurs Moreau et Vandevoëlde sont condamnés solidairement à cent francs d'amende pour raison de la contravention par eux commise, non compris le décime pour franc, les frais de timbre, d'enregistrement et de poursuites.

2. La démolition et la reprise d'alignement auront lieu dans le délai qui sera ultérieurement fixé par le Préfet

Vu la demande des sieurs Moreau et Vandevoëlde, du 19 mai 1827, en autorisation de faire les réparations urgentes que nécessite le mauvais état de leurs bâtimens;

Vu les avis de l'ingénieur ordinaire, et de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées des 11 et 13 juillet 1827 et l'arrêté conforme du Préfet, du 28 juillet 1827;

Vu le procès-verbal de contravention dressé le 28 août 1827, par le sieur Jean François Naturel, piqueur des ponts et chaussées, et l'avis de l'ingénieur ordinaire, du 6 septembre 1827;

Vu le plan des lieux et les autres pièces jointes au dossier;

Vu l'arrêté du Conseil du 27 février 1765, et la loi du 29 floréal an X;

Ouï M. de Chasseloup Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il résulte des pièces et de l'instruction de l'affaire que les sieurs Moreau et Vandevoëlde, après avoir demandé l'autorisation de réparer leurs bâtimens, ont fait lesdites réparations avant qu'il eût été statué sur leur demande;

Considérant que plus tard cette autorisation leur a été refusée;

Considérant que, pour le fait de contravention, les sieurs Moreau et Vandevoëlde pouvaient être condamnés à la démolition des ouvrages, à la confiscation des matériaux et à 300 francs d'amende;

Considérant que dans l'espèce le Conseil de préfecture a eu de justes raisons de condamner à l'amende et de ne pas prononcer la confiscation des matériaux; mais qu'en ordonnant la démolition et la reprise d'alignement il a dépassé les limites de la peine à appliquer, puisqu'il ne pouvait y avoir lieu qu'à la démolition des ouvrages en construction;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

L'arrêté du Conseil de préfecture est annulé dans la disposition qui prescrit la reprise d'alignement et la démolition d'ouvrages autres que ceux qui ont été exécutés sans autorisation.

(N°. CXVI.)

[12 avril 1832.]

(Sr. Massix). *Compétence. — Travaux de routes : tout dommage qui ne constitue pas une expropriation doit être réglé par le Conseil de préfecture, conformément aux lois du 28 pluviose an VIII et 16 septembre 1807.*

Vu le pourvoi formé par notre ministre du commerce et des travaux publics, ledit pourvoi enregistré au secrétariat général de notre Conseil d'État, le 15 septembre 1831, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du Conseil de préfecture du département de Tarn-et-Garonne, en date du 13 juillet 1831, en ce que, par cet arrêté, ledit Conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur le règlement de l'indemnité due au sieur Massix, à raison du dommage causé à sa maison par les remblais opérés sur la route départementale de Montauban à Bruniquel, ledit pourvoi concluant en

outre à ce que le règlement de ladite indemnité soit renvoyé au même Conseil de préfecture;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre du Préfet de Tarn-et-Garonne à notre garde des sceaux, président de notre Conseil d'État, en date du 26 novembre 1831, annonçant la communication donnée par lui le même jour au sieur Massix du pourvoi ci-dessus visé; communication à laquelle le sieur Massix n'a pas répondu dans le délai du règlement;

Vu toutes les pièces produites;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 16 septembre 1807 et celle du 8 mars 1810;

Ouï M. Chasseloup Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le sieur Massix n'a été exproprié d'aucune portion de sa propriété par suite des remblais opérés sur la route départementale de Montauban à Bruniquel, auquel cas il y aurait lieu d'appliquer la loi du 8 mars 1810; mais qu'il ne s'agissait que de simples dommages, et que dès lors c'est à l'autorité administrative qu'il appartenait de les apprécier, conformément aux lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté susvisé du Conseil de préfecture du département de Tarn-et-Garonne est annulé.

2. Le règlement de l'indemnité dont il s'agit est renvoyé au même Conseil de préfecture.

(N°. CXVII.)

Navigation du Rhin.

LOI DU 21 AVRIL 1832.

Juges des droits de navigation du Rhin. — Procédure. — De la responsabilité et des peines.

Les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Des juges et de la procédure.

Art. 1er. Les juges des droits de navigation du Rhin connaîtront,

(1°.) De toutes les contraventions au règlement sur la navigation du Rhin;

(2°.) De toutes les contestations au sujet du payement de la quotité des droits de navigation, de grue, de balance, de ponts et de quais sur le même fleuve;

(3°.) De toutes les entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage établis sur le même fleuve;

(4°.) Des plaintes portées contre les propriétaires de chevaux de trait employés à la remonte des bateaux sur le cours dudit fleuve, pour dommages causés aux propriétaires, et généralement toute autre plainte pour dommages causés par la négligence des conducteurs des bateaux et des trains pendant leur voyage ou en abordant.

Ils prononceront les peines encourues conformément aux articles 14 et 15 ci-après.

2. Les fonctions de juges des droits de navigation sur le Rhin seront remplies en première instance, dans les can-

tons dont le territoire se trouve contigu à ce fleuve, par les juges de paix desdits cantons.

3. Les jugemens rendus par les juges des droits de navigation en première instance seront définitifs dans toutes les causes ayant pour objet une valeur qui n'excédera pas cinquante francs.

Les appels des causes ayant pour objet une valeur supérieure seront portés devant le tribunal de l'arrondissement de Strasbourg, lequel remplira à cet effet les fonctions de tribunal d'appel des droits de navigation, et jugera civilement ou correctionnellement, selon les cas.

4. L'appelant pourra cependant porter son appel devant la commission centrale instituée à Mayence en vertu des traités.

L'appel sera, dans les dix jours de la notification du jugement, signifié au juge des droits de navigation qui aura prononcé ce jugement, et ce, dans la personne de son greffier, et à la partie intimée, au domicile élu en première instance dans la commune où réside le juge, ou, à défaut d'élection de domicile, au greffe.

Dans ce cas, la partie qui aura obtenu gain de cause pourra demander l'exécution provisoire du jugement au juge des droits de navigation, lequel aura la faculté de l'accorder avec ou sans caution, suivant la règle du droit commun.

5. Les jugemens prononcés par les juges des droits de navigation du Rhin, résidant sur un territoire étranger, seront exécutoires sur le territoire français, sans nouvelle instruction, dès qu'ils seront passés en force de chose jugée, et, à cet effet, ils seront rendus exécutoires par le tribunal civil de Strasbourg.

6. Les juges des droits de navigation prêteront serment de rendre justice avec célérité et impartialité à tous, sans acception de personnes, et de se conformer exacte-

ment au règlement de la navigation du Rhin dans les cas qui y sont prévus.

7. Aucun recours en cassation n'est ouvert contre les jugemens des juges des droits de navigation du Rhin.

8. Les étrangers, demandeurs principaux ou intervenans, ne seront tenus, en aucun cas, de fournir la caution exigée par l'article 16 du Code civil, et les articles 166 et 167 du Code de procédure civile.

9. Seront observés :

En matières civiles, pour les citations, les audiences, les jugemens par défaut, les jugemens qui ne sont pas définitifs, la mise en cause des garans, les enquêtes, les visite de lieux, les appréciations et la récusation, les dispositions des titres, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 du du livre Ier. du Code de procédure civile;

En matière de contraventions, les règles et les formes établies par les articles 144 à 165 du Code d'instruction criminelle.

Les appels portés devant le tribunal civil de Strasbourg seront instruits, comme matières sommaires, dans les formes prescrites par les articles 405 à 413 du Code de procédure civile, sans qu'il soit nécessaire de recourir au ministère des avoués.

10. Le patron conducteur ou flotteur ne pourra, en aucun cas, être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge des droits de navigation pour l'objet de la procédure.

11. Seront exempts de la formalité et des droits de timbre les actes de procédure et les jugemens rendus dans toutes les causes portées devant les juges des droits de navigation du Rhin.

Les actes de procédure et les jugemens seront enregistrés *gratis* et sur papier simple.

Les parties ne supporteront d'autres frais que ceux

portés aux articles 21, 22, 23, 24 et 25 du décret du 16 février 1811.

12. L'inspecteur de la navigation du Rhin, les employés ou préposés au service de la surveillance du Rhin ou à la perception des droits de navigation de ce fleuve, les experts chargés de visiter les embarcations, aux termes des règlemens, et les membres des commissions de surveillance chargés de la police des ports d'embarquement, seront assermentés, le premier par-devant le tribunal civil de Strasbourg, les autres par-devant le juge des droits de navigation dans le ressort duquel sera placée leur résidence.

Tous les délits et toutes les contraventions qui sont de nature à être jugés d'après la présente loi, seront constatés:

Par lesdits inspecteurs et agens, par les maires et autres fonctionnaires, agens et préposés de la force publique désignés dans la loi du 29 floréal an X; leurs procès-verbaux feront foi jusqu'à inscription de faux.

Par les employés des contributions indirectes et des douanes, par les agens forestiers et gardes champêtres; leurs procès-verbaux feront foi selon les règles spéciales à chacune de ces classes de fonctionnaires.

Dans tous les cas, la poursuite à la requête du ministère public devra être intentée dans le mois, à partir du procès-verbal.

TITRE II.

De la responsabilité et des peines.

13. Tout patron qui, dans un lieu où il existe un bureau des droits de navigation, aurait chargé ou déchargé avant d'avoir obtenu le permis exigé par les règlemens, sera tenu de payer le double droit des marchandises qu'il aurait ainsi chargées ou déchargées, sans préjudice des autres peines qu'il aurait encourues d'après les lois.

14. Seront punies d'une amende de 100 à 300 francs

les contraventions aux règlemens d'administration publique qui interdiraient, en certains cas, au patron conducteur qui conduit à la fois plusieurs bateaux de les attacher l'un à l'autre, de charger des marchandises sur le tillac des navires, ou de les transborder d'un bord à l'autre, et qui prescriraient les précautions nécessaires au transport des poudres à canon : le tout sans préjudice de la responsabilité du patron ou conducteur pour tout autre dommage causé par la non-exécution desdites dispositions.

15. Sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés, non compris le montant du droit, toute fraude en matière de navigation sur le Rhin.

La même amende sera prononcée :

Contre tout patron ou conducteur qui passerait devant un bureau de perception sans s'y présenter pour le payement des droits avec exhibition de son manifeste, ou qui en partirait avant d'avoir effectué ce payement, hors les cas de force majeure dûment constatés;

Contre tout patron et conducteur dans le manifeste duquel il y aurait omission totale de quelques colis ou autres articles de son chargement, mais seulement à raison des droits auxquels les objets soustraits auraient été soumis.

16. Dans le cas où le manifeste désignerait une marchandise soumise à un droit moins élevé que celle qui lui aurait été substituée à bord du navire, l'amende encourue en vertu de l'article précédent sera réglée d'après le montant réel des droits sur les articles qui n'auraient pas été dûment déclarés.

17. Le patron ou conducteur sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues, sauf son recours contre ceux qui l'auraient induit en erreur par des déclarations inexactes.

18. Dans tous les cas qui ne seraient pas prévus par les lois existantes ou par la présente loi, les contraven-

tions aux règlemens d'administration publique et aux règlemens de police ayant pour objet la visite des embarcations, les devoirs des patrons, conducteurs et flotteurs, les formalités à suivre pour les embarquemens, les débarquemens, l'attérage, le service des pilotes et lamaneurs, la police des ports, les expéditions, le maintien du bon ordre sur le fleuve et les rivages, la conservation des chemins de halage, la sûreté des marchandises et la conservation des objets abandonnés, seront punies des peines portées dans les articles 464 à 470 du Code pénal.

(N°. CXVIII.)

Exécution d'un canal latéral à la Garonne.

1°. LOI DU 22 AVRIL 1832.

Concession à perpétuité.

Les chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'offre faite par le sieur Alexandre Doin, d'exécuter à ses frais, risques et périls, un canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets, au-dessus de Bordeaux, est acceptée.

2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Doin, stipulées dans le cahier des charges accepté par ledit sieur Doin et annexé à la présente loi, recevront leur pleine et entière exécution.

3. Le sieur Doin est tenu, sous peine de déchéance, de verser à la caisse des dépôts et consignations, dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi, un cautionnement de deux millions, dont les cinq premiers sixièmes lui seront rendus par cinquième,

à mesure que des travaux de valeur équivalente seront exécutés. Le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

Le concessionnaire ne pourra faire prononcer aucune expropriation que sous la condition d'une juste et préalable indemnité, et il ne pourra user de la loi, soit pour exproprier, soit pour commencer les travaux, qu'après le dépôt intégral du cautionnement.

4. Dans le cas ou le cautionnement n'aurait pas été versé intégralement dans le délai ci-dessus stipulé, le sieur Doin, par le fait seul du non-accomplissement de cette condition, et sans qu'il y eut lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque, sera déchu de plein droit de la concession du canal.

5. Le concessionnaire encourra également la déchéance, si, dans le délai de sept ans après la promulgation de la présente loi, il n'a pas opéré plus de la moitié des travaux, et si, dans le délai de dix ans, il ne les a pas entièrement terminés, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges.

6. Dans le cas où le canal, ayant été achevé et livré à la navigation, ne serait pas constamment entretenu en bon état, il y serait pourvu par l'administration aux frais du concessionnaire, qui sera tenu de rembourser ces frais sur l'état rendu exécutoire par les préfets dans le département desquels les travaux devront être confectionnés.

2°. CAHIER DE CHARGES.

Pour la concession d'un canal latéral à la Garonne, destiné à joindre l'Océan à la Méditerranée, en continuant le canal du Midi depuis Toulouse jusque vers Bordeaux.

Art. 1er. Le concessionnaire s'oblige à exécuter à ses frais, risques et périls, dans le délai de dix ans, à dater

de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à la confection d'un canal qui sera ouvert latéralement à la Garonne, de Toulouse à Castets, au-dessus de Bordeaux.

Le canal se liera au canal du Midi au pont des Jumeaux, situé à 1500 mètres au-dessous de Toulouse; il suivra la rive droite de la Garonne jusques à Agen, où il prendra la rive gauche pour venir déboucher dans la Garonne à Castets.

Le concessionnaire est autorisé à établir sur la ligne principale du canal un embranchement qui ira joindre le Tarn à Montauban.

La prise d'eau pour l'alimention du canal sera établie dans la Garonne par le canal dit de Saint-Pierre. Des repères fixes seront établis pour que cette prise d'eau n'excède pas, en temps d'étiage, quatre mètres cubes par seconde.

Si, pendant le cours de l'exécution, de nouvelles prises d'eau sur d'autres points du canal sont jugées nécessaires, les projets devront être soumis à l'approbation de M. le Directeur général des ponts et chaussées et des mines.

2. Le concessionnaire sera tenu de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux plans et projets généraux approuvés par M. le Directeur général des ponts et chaussées.

3. Le canal et son embranchement auront dans la section transversale, dans le mouillage et dans les écluses, les dimensions du canal du Midi.

4. Le concessionnaire contracte l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les routes et chemins qui existent actuellement se trouveraient interceptés, et de rétablir et assurer également à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

Les ponts fixes du canal auront une largeur entre les têtes, savoir : pour les routes royales, 8 mètres, et 10 mètres aux abords des villes ; 7 mètres pour les routes départementales et 4 à 5 mètres pour les chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement 4, 5 et 6 centimètres par mètre. Il sera réservé entre l'intrados des voûtes, le dessous des tabliers et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de 3^m,50, pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

Si les ponts sont mobiles, ils auront des trottoirs et une seule voie charretière.

5. Le concessionnaire s'engage à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

6. Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera d'ailleurs par des moyens et des agens de son choix, ainsi que pour l'entretien et la réparation de ces mêmes travaux, le concessionnaire sera tenu de se soumettre au contrôle de l'administration. Ce contrôle ne s'exercera pas sur les détails de l'exécution des ouvrages ; il n'aura d'autre objet que d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions générales qui lui sont obligatoirement prescrites.

7. Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception en présence de commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si le concessionnaire a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ces commissaires, à la reconnaissance et à la graduation des échelles métriques que le concessionnaire aura dû faire tracer préalablement sur les bajoyers d'amont et d'aval des écluses et sur les culées des ponts, aquéducs, déversoirs, reversoirs, etc. Le point zéro de ces échelles correspondra à la profondeur

prescrite pour le mouillage, et dans chaque bief cette profondeur sera rapportée au busc des écluses et au radier des autres ouvrages d'art. Le but de cette mesure est de donner les moyens de s'assurer si, en tout temps, le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage est constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

Les procès-verbaux des commissaires devront être soumis à l'approbation du gouvernement.

8. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les cas de force majeure et les temps ordinaires de chômage, pour lesquels le canal de la Garonne sera assimilé au canal du Midi.

L'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

9. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, ports, gares, bassins, etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Le concessionnaire est mis aux droits du gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation conformément aux lois, dans le cas où il ne pourrait pas conclure des arrangemens amiables avec les propriétaires.

Les actes de vente ne seront sujets qu'au droit fixe d'un franc pour l'enregistrement.

L'application de la loi du 25 avril 1803 ne sera faite aux terrains qui serviront d'emplacement au canal et à ses dépendances, que soixante-et-dix ans après la pro-

mulgation de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession du canal.

10. Le concessionnaire aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre nécessaires.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et bâtimens, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par le concessionnaire.

11. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et réglemens confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État : il pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'emprunt nécessaires à la confection de son canal; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlemens arrêtés par le Conseil de préfecture, sans que, dans aucun cas, la compagnie puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

12. Le concessionnaire pourra, pendant la durée des travaux, employer des moyens de transport et de passage d'une rive à l'autre de la Garonne et de ses affluens, pourvu que ces moyens soient exclusivement réservés aux ouvriers, aux outils et aux matériaux de l'entreprise, et qu'il n'en résulte d'ailleurs aucune entrave quelconque pour aucun service public.

13. Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aquéducs, écluses, déversoirs et autres

ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent traité. Deux expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, l'une au ministère du commerce et des travaux publics, l'autre aux archives de la préfecture de Lot-et-Garonne, comme point central. Les frais de ces expéditions seront à la charge du concessionnaire.

14. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire, par les articles précédens, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède, à dater de la ratification de la présente concession, la jouissance perpétuelle du canal et de ses dépendances. Cette jouissance se composera de la perception des droits de péage, conformément aux tarifs autorisés pour le canal du Midi, et des droits de stationnement déterminés ci-après, de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur ses talus, digues, levées et francs-bords, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui excèderont les besoins de la navigation.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque, n'aura lieu que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie dont le couronnement sera dérasé à cinq centimètres audessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

Les eaux qui seront ainsi dérivées pour le service des moulins et usines ne pourront l'être qu'en amont et près des écluses, afin qu'après avoir mis en jeu ces établissemens, elles puisent être rendues au canal dans le bief immédiatement inférieur.

15. Le concessionnaire est autorisé à percevoir, pour le stationnement des bateaux dans les gares ou bassins du

canal, un droit qui ne pourra excéder un centime par mètre quarré de surface et par vingt-quatre heures d'occupation. Il ne sera rien perçu pour les premières vingt-quatre heures de stationnement.

Les bateaux entrés dans les gares ou bassins, et qui y auront séjourné plus de vingt-quatre heures, ne pourront continuer leur trajet que par la voie du canal.

Les bateaux à vide circulant sur le canal payeront, en raison de leur capacité, dix centimes par tonneau et par chaque distance de cinq kilomètres.

16. A mesure que les travaux seront exécutés dans les différens biefs, et que ces biefs et les écluses qui en dépendent pourront être livrés à la circulation, le concessionnaire est autorisé à percevoir immédiatement, dans l'étendue des parties où ces ouvrages seront terminés et reçus, les droits énoncés au tarif dont il est parlé ci-dessus.

La même autorisation s'applique aux gares et bassins de stationnement.

17. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté et de son embranchement, le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et à la navigation du canal.

Toute exécution et toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le canal projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire du canal qui fait l'objet de la présente concession.

18. Le concessionnaire pourra établir, à ses frais, des

agens, tant pour les perceptions des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages.

19. Il aura la faculté, en se conformant aux lois et règlemens sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

20. Le concessionnaire s'oblige de verser à la caisse des dépôts et consignations, dans le délai d'une année, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la présente concession, un cautionnement de deux millions, dont les cinq premiers sixièmes lui seront rendus par cinquième, à mesure que des travaux de valeur équivalente seront exécutés. Le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

Le cautionnement pourra être déposé en numéraire, ou en inscriptions de rentes cinq, quatre ou trois pour cent (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert, au profit de la caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

21. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'article 1er., et d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, il encourra la déchéance; et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et de la partie non restituée du cautionnement. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux, terrains et partie de cautionnement.

Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il vient d'être dit n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans succès, le concessionnaire sera définitivement déchu. Les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés, seront vendus aux enchères publiques; le prix de cette vente et la partie non restituée du cautionnement seront employés, jusqu'à due concurrence, à faire disparaître toutes les causes d'insalubrité ou de préjudice pour le pays résultant des travaux déjà exécutés; l'excédant, s'il en existe, sera remis au concessionnaire évincé, sauf les droits que des tiers pourraient avoir à exercer.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux proviendrait de force majeure.

22. Les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et le concessionnaire, sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier de charges, seront jugées administrativement par les Conseils de préfecture des lieux, sauf recours au Conseil d'État.

23. La concession ne sera définitive qu'après la ratification de la loi.

Paris, le 21 janvier 1832.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,

BÉRARD.

Approuvé : Paris, le 21 janvier 1832.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics,

COMTE D'ARGOUT.

(N°. CXIX.)

[22 avril 1832.]

(Navigation du Drot.) *Compétence. La loi du* 8 *mars* 1810 *n'est relative qu'au cas d'expropriation; lorsque l'établissement d'un chemin de halage crée seulement une servitude, l'appréciation du dommage doit être faite conformément à la loi du* 16 *septembre* 1807.

Vu l'ordonnance royale du 11 avril 1821, qui autorise les sieurs Durassié et Trocard à rendre navigable la rivière du Drot depuis Eymet (Dordogne) jusqu'à son embouchure dans la Gironde, au moyen d'une machine de leur invention, propre à enlever les bateaux et à leur faire franchir les barrages existant sur cette rivière;

Vu la réclamation du sieur Durassié contre l'article 2 de cette ordonnance, portant que les concessionnaires seront tenus de payer aux propriétaires des fonds riverains les indemnités auxquelles ils auraient droit pour la concession des terrains nécessaires à la formation d'un chemin de halage dont la largeur sera fixée conformément aux lois et règlemens, laquelle indemnité sera réglée de gré à gré, ou à dire d'experts, ou par les tribunaux, en cas de difficultés;

Vu le décret du 22 janvier 1808, d'après lequel il doit être payé aux riverains des fleuves ou rivières où la navigation n'existait pas et où elle s'établira, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront, laquelle indemnité doit être évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que la loi du 8 mars 1810 n'est relative qu'au cas d'expropriation, et que l'établissement du halage sur le bord d'une rivière qu'il s'agit de rendre

navigable n'entraîne pas la cession des propriétés riveraines, mais crée seulement une servitude ou un dommage dont l'appréciation doit être faite conformément à la loi du 16 septembre 1807;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

1. L'article 2 de l'ordonnance royale du 11 avril 1821 est rapporté.

(N°. CXX.)

PONTS ET CHAUSSÉES.

Personnel.

Concours de 1831—1832 *de l'école des ponts et chaussées. — Classement des élèves. — Missions des élèves de* 2e. *et* 3e. *classe. — Mouvemens d'ingénieurs.*

1°. CLASSEMENT (*) DES ÉLÈVES DE 1re. CLASSE SORTANT DE L'ÉCOLE AU MOIS D'AVRIL 1832 (**).

MM.
Olivier.
Coumes (Antoine).
Plaissiard.
De Franqueville.
Guyot.
Durant.
Chaperon
Lefort.
Maguès.
D'Herlincourt.
De Saint-Claire.
De Marne.
Kolb.

MM.
Bergis.
Machart.
Bazaine.
Kleitz.
Pille.
De Silans.
De Charme.
De Longeaux.
Richelot.
Courcelle.
Don.
Lambert.

(*) La coupe des feuilles d'impression a obligé de placer le classement des élèves avant le détail des prix de concours de 1831-1832.

(**) Les élèves, aujourd'hui de 2e. et de 3e. classe, seront classés au retour des missions, au mois de novembre prochain.

2°. CONCOURS DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES; 1831—1832.

Première classe.

ARCHITECTURE. *Muséum.*		CONSTRUCTION. *Canal.*		DESSIN. *Lavis.*	
1er. prix :	Bazaine.	1er. prix :	Olivier.	1er. prix .	Saint-Claire.
2e. prix :	Maguès.	2e prix :	Coumes.	2e. prix :	Maguès.
1er. acc. :	Coumes.	1er. acc. ·	Guyot	1er. acc. :	Pille.
2e. acc. :	Franqueville. Olivier.	2e. acc. :	de Marne. d'Herlincourt.	2e. acc. :	de Marne.

Deuxième classe.

CONSTRUCTION. *Grand pont.*		DESSIN. *Lavis.*	
1er. prix :	Jaquemet.	1er. prix :	*Néant.*
2e. prix :	Zeiller.	2e. prix :	de Coulaine.
1er. acc. :	Berthier. Lacroix.	1er. acc. :	Vergez. Collin.
2e. acc. :	Peugeot.	2e. acc. :	Lacroix. Remise.

Troisième classe.

ARCHITECTURE. *Mairie.*		CONSTRUCTION. *Pont en charpente et ponteeau.*		CONSTRUCTION. *Route.*		MÉCANIQUE. *Sonnette.*	
1er. prix :	Breton.	1er. prix :	Belgrand.	1er. prix :	Sallebert. Lemercier. de Serry. Schwilgué. Aumaître.	1er. prix :	Schwilgué.
2e. prix :	Belgrand.	2e. prix :	Schwilgué.	2e. prix :	Crevoisier. Lalanne. Breton. Belgrand.	2e. prix :	Belgrand.
1er. acc. :	Delamotte. Schwilgué.	1er. acc. :	Fournier. de Serry.	1er. acc. :	Delamotte. Fournier. Gendarme. Cormier. Morandière.	1er. acc. :	Delamotte.
2e. acc. :	Tabuteau. de Serry.	2e. acc. :	Sallabert.			2e. acc. :	Fournier.

[26 avril 1831]

3°. MISSIONS DES ÉLÈVES DE 2ᵉ. ET 3ᵉ. CLASSE.

Missions des élèves de 2ᵉ. classe.

NOMS DES ÉLÈVES.	DÉPARTEMENS.	DÉSIGNATION.	DÉSIGATION DES SERVICES.
MM.			
Reynaud.	Ariège.	Foix.	Service du département.
Jaquemet.	Cantal.	Aurillac.	Service d'un arrondissement et travaux de construction du pont Lanerre et autres ponts.
De Caze.	Cher.	Bourges.	Service d'un arrondissement.
Berthelin.	Côtes-du-Nord.	Saint-Brieuc.	*Idem.*
Lacroix.	Gard.	Nîmes.	Service du département, principalement dans les arrondissemens de Vigan et d'Uzès.
Henriot.	Haute-Marne.	Chaumont.	Service du département.
Bonnet.	Orne.	Alençon.	*Id.* et principalement dans l'arrondissement de Domfront.
Dufresne.	Somme.	Amiens.	Service du dépᵗ. et principalement dans l'arrondissement de Péronne.
Vergez.	H.-Pyrénées.	Tarbes.	Service du département.
Bouniceau.	Ille-et-Vilaine.	Rennes.	Navigation de la Vilaine (sous les ordres de M. Pion).
Coulaine.	Indre.	Châteauroux.	Projet de la navigation de la Creuse.
Baumgarten.	Bas-Rhin.	Strasbourg.	Travaux du Rhin (sous les ordres de M. Couturat).
Peugeot.	Cher.	Bourges.	Canal de Berry.
Collin.	Oise.	Compiègne.	Navigation de l'Oise.
De Lannoy.	*Idem.*	*Idem.*	*Idem.*
Pinsonnière.	*Idem*	*Idem.*	*Idem.*
Guerre.	Nevers.	Nevers.	Canal latéral à la Loire (1ʳᵉ. division). Travaux du pont-canal de l'Allier.
Thoyot.	Yonne.	Auxerre.	Canal du Nivernais. Travaux de plusieurs écluses, de ponts à fonder et à achever.
Mougel.	Côte-d'Or.	Pouilly.	Canal de Bourgogne. Travaux des barrages en maçonnerie pour réservoir du point de partage.
Cassanac.	Morbihan.	Josselin.	Canal de Nantes à Brest. Travaux de l'écluse sur l'Ouest à fonder et à achever (sous les ordres de M. Abrial).
Barreau.	B.-du Rhône.	Arles.	Canal d'Arles à Bouc. Travaux de fondation des écluses d'Arles et de Montcalde, et autres travaux d'art.
Vogin.	Morbihan.	Pontivy.	Canal de Nantes à Brest Travaux de plusieurs écluses à fonder et à construire (sous les ord. de M. Lenglier).
Remise.	Côtes-du-Nord.	Saint-Brieuc.	*Idem* à Gouarec (sous les ordres de M. Lecor).
Berthier	Isère.	Grenoble.	Travaux de la grande arche en maçonnerie du pont de Furand, et travaux d'une route neuve.
De Rougemont.	Seine-et-Oise.	Sᵗ. Germain.	Travaux du pont du Pecq.
Zeiller.	B.-Pyrénées.	Pau.	Travaux de la jetée du port de Socoa, et ceux de la continuation du phare de Biarritz.

Missions des élèves de troisième classe.

NOMS DES ÉLÈVES.	DÉPARTEMENTS.	DESTINATION.	DÉSIGNATION DES SERVICES.
MM.			
Delamotte.	Corrèze.	Tulle.	Service du département.
Cormier.	Indre-et-Loire.	Tours.	Service du département et opérations relatives à des affaires d'usines.
Schwilgué.	Seine Infér.	Le Havre.	Port du Havre.
Lalanne.	Ardennes.	Mézières.	Travaux d'achèvement de l'écluse de Vieux-Brienne et travaux de routes.
Belgrand.	Côte-d'Or.	Dijon.	Travaux du pont de Pontailler et travaux de routes.
Mourlhon.	Dordogne.	Périgueux.	Travaux des ponts de Terrasson, de Périgueux et de Montpont.
Breton.	Isère.	Grenoble.	Divers travaux de routes et de navigation.
De Serry.	Haute-Garonne.	Toulouse.	Travaux du pont de Chaune, sur la Garonne.
Gendarme.	Hérault.	Montpellier.	Travaux du pont du Rouffiac, rectification de routes, port de Cette et canal des Étangs.
Couche.	Loire.	Montbrison.	Construction d'un pont sur le Sornin et divers travaux de routes.
Morandière.	Morbihan.	Vannes.	Travaux du phare de Belle-Ile et ceux du pont et du port de Palais.
Menard.	Nord.	Dunkerque.	Divers travaux d'art et en particulier ceux de la grande écluse de Dunkerque.
Tabuteau.	Manche.	Saint-Lô.	Travaux de prolongement du môle de Granville et travaux des ponts près Coutances et Saint-Fromont.
Sallebert.	Landes.	Mont-de-Marsan.	Travaux des ponts d'Aire et de Mugron; travaux de nivellement relatifs à un chemin de fer entre Roquefort et Langon.
Crevoisier.	Pas-de-Calais.	Boulogne.	Travaux de la jetée et de l'estacade du port de Boulogne.
Tardy.	Haute-Vienne.	Limoges.	Travaux du pont de Limoges et ceux de routes neuves.
Lemercier.	Seine et-Marne.	Melun.	Travaux de la côte de Jouarre, du pont suspendu de Luzancy et divers autres travaux.
Fournier.	Saône-et-Loire.	Mâcon.	Canal du Centre.
Aumaître.	Côtes-du-Nord.	Saint-Brieuc.	Canal de Nantes à Brest.

[27 avril 1832.]

4°. MOUVEMENS D'INGÉNIEURS.

NOMS.	GRADES.	NOUVELLE RÉSIDENCE.		ANCIENNE RÉSIDENCE.	
		DÉPARTEMENS.	VILLE.	DÉPARTEMENS.	VILLE.
MM.					
Jordan.	élève 1 cl.	Allier.	»	Ardèche.	Privas.
Demarne.	*Id.*	Ardèche.	Privas.	»	»
Kolb.	*Id.*	*Id.*	Tournon.	»	»
Derlincourt.	*Id.*	Ardennes.	Mézières.	»	»
Bergis.	*Id.*	Ariège.	Foix.	»	»
Pille.	*Id.*	Bo.-du-Rhône.	Marseille.	»	»
Chaperon.	*Id.*	Cher.	Bourges, canal de Berry.	»	»
Machart.	*Id.*	*Id.*	Saint-Amand, canal de Berry.	»	»
Don.	*Id.*	Corse.	Bastia.	»	»
De Bormans *.	ing. ord. 2 cl.	Creuse.	Gueret.	»	»
Lefort.	élève 1 cl.	Doubs.	Besançon, canal du Rhône au Rhin.	»	»
Olivier.	*Id.*	Eure.	Pont-Audemer.	»	»
Ducos.	aspirant.	Gironde.	Langon.	B.-Pyrénées.	Orthez.
Maguès.	élève 1 cl.	Haute-Garonne.	Toulouse, canal du Midi.	»	»
De Longeaux.	*Id.*	Ille-et-Vilaine.	Hédé, canal d'Ille et Rance.	»	»
Bailloud.	ing. ord. 2 cl.	Indre-et-Loire.	Tours, canal de Berry.	Cher.	Saint-Amand, canal de Berry.
De Sillans.	élève 1 cl.	Jura.	Dôle.	»	»
Guyot.	*Id.*	Haute-Loire.	Brioude.	»	»
Kleitz.	*Id.*	*Id.*	Le Puy.	»	»
Courcelle.	*Id.*	Lot.	Cahors.	»	»
Belliotte.	ing. ord. 2 cl.	Maine-et-Loire.	Cholet.	Cher.	Bourges, canal de Berry.
Lambert (Hen.)	élève 1 cl.	Mayenne.	Mayenne.	»	»
Richelot.	*Id.*	Morbihan.	Belle-Ile.	»	»
Plassiart **.	*Id.*	Moselle.	»	»	»
Saint-Clair.	*Id.*	Orne.	Mortagne.	»	»
Beaudemoulin. ***	ing. ord. 2 cl.	*Id.*	Argentan.	Indre-et-Loire.	Tours, canal de Berry
Durant.	élève 1 cl.	B.-Pyrénées.	Orthez.	»	»
Coumes (Ant.).	*Id.*	Haut-Rhin.	Huningue, canal du Rhône au Rhin.	»	»
Bazaine Vafleur	*Id.*	*Id.*	Mulhausen.	»	»
Garella.	aspirant.	Rhône.	Lyon.	Seine. Secrét. du conseil des ponts et chauss.	Paris.
Franqueville.	élève 1 cl.	Seine.	Secrétariat du conseil des ponts et chaussées.	»	»
Bonamy.	*Id.*	Deux-Sèvres.	Parthenay.	Lot.	Cahors.
Decharme.	*Id.*	Var.	Toulon.	»	»

* La décision qui l'appelait en Corse sera considérée comme non avenue

** On fixera prochainement sa résidence.

*** En remplacement de M. Bétourné.

Décisions diverses.

3 *mai* et 7 *juin* 1832. — M. Emmery, ingénieur en chef de 1re. classe, est chargé, par suite des décès de MM. Duleau et Genieys, ingénieurs en chefs, des services réunis de l'assainissement, des eaux, et de la surveillance des canaux de la ville de Paris.

M. Emmery continuera à remplir les fonctions de secrétaire de la *commission des Annales*, et M. Mary, ingénieur ordinaire de 1re. classe est nommé secrétaire adjoint de cette commission.

28 *mars* 1832. — Canal latéral à la Loire. 1re. division.

1°. M. Jullien, ingénieur ordinaire, terminera le pont de l'Allier et demeurera chargé de la partie du canal entre la forêt de Sermoise et le raccordement avec la 2e. division.

2°. La partie de l'arrondissement de Diou inférieure à la Bèbre, sera réunie à l'arrondissement de Decize, et par conséquent aux attributions de M. Le Basteur, ingénieur ordinaire.

3°. M. Boucaumont, qui est appelé à remplacer M. Didion, sera chargé du surplus de l'arrondissement de Diou.

5°. DÉCÈS.

M. Genieys, ingénieur en chef de 2e. classe, décédé le 6 juin 1832.

(N°. CXXI.)

MINES.

Personnel.

1°. ORDONNANCES.

Ordonnance du 27 avril 1832.

Art. 1er. Le grade d'inspecteur divisionnaire est supprimé dans le corps royal des mines; les fonctions qui étaient

attribuées à ce grade seront réunies à celles des inspecteurs généraux.

2. Le nombre des inspecteurs généraux est porté à six, il y en aura 3 de 1re. classe et 3 de 2e. classe.

Le traitement des inspecteurs généraux de 1re. classe sera de 12000 francs et celui des inspecteurs généraux de 2e. classe de 8000 francs. Les frais de bureaux demeurent fixés à 1500 francs conformément au décret du 18 novembre 1810.

Les inspecteurs généraux de 1re. et de 2e. classe sont nommés par nous.

Ordonnance du roi du 27 avril 1832.

Sont admis à la retraite à dater du 1er. mai,

MM. Gillet de Laumont, Lelièvre et Duhamel, inspecteurs généraux,

M. Baillet, inspecteur divisionnaire,

MM. Brochin, de Champeaux-Saucy, de Rozière, de Cressac, ingénieurs en chef, 1re. classe.

MM. Héron de Villefosse, Cordier et Beaunier, inspecteurs divisionnaires, sont nommés inspecteurs généraux de première classe.

MM. Brochant de Villiers et de Bonnard, inspecteurs divisionnaires sont nommés inspecteurs généraux de 2e. classe.

MM. Moisson-Desroches, Cocquerel et Gueymard, ingénieurs ordinaires de 1re. classe, sont nommés ingénieurs en chef de 2e. classe.

Ordonnance du 14 *mai* 1832.

Le brevet honoraire d'inspecteur général du corps royal des mines est accordé à M. Baillet, inspecteur divisionnaire en retraite.

Le brevet honoraire d'inspecteur divisionnaire au même corps est accordé à MM. Brochin et de Rozière, ingénieurs en chef en retraite.

2°. DÉCISIONS DU MINISTRE.

6 *mai* 1832. — M. Héron de Villefosse est nommé président du Conseil général des mines, en remplacement de M. Lelièvre.

M. Migneron, ingénieur en chef, est nommé secrétaire du Conseil général des mines, en remplacement de M. de Bonnard, appelé à d'autres fonctions.

9 *avril* 1832. — M. Gervoy est nommé professeur de mécanique à l'école des mineurs, en remplacement de M. Combes. Il sera remplacé dans le service des mines du département de la Loire par M. Malinvaud, élève.

M. Clapeyron, ingénieur ordinaire, est nommé professeur de constructions et d'exploitation à l'école des mineurs, en remplacement de M. Marrot, auquel il sera accordé un congé pour cause de santé.

6 *mai* 1832. — M. Combes, ingénieur des mines, est nommé professeur d'exploitation à l'école royale des mines, en remplacement de M. Baillet admis à la retraite.

3°. DÉCISIONS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL.

Mouvemens d'ingénieurs en avril et mai 1832.

M. de Bonnard, inspecteur général, remplacera M. Baillet dans le service de la 2e. division minéralogique.

1er. *arrondissement.* — M. Poirier-saint-Brice, ingénieur ordinaire, réunira à son service du département d'Eure-et-Loir ceux du Loiret et de Seine-et-Oise.

2e. et 18e. *arrondissemens.* — M. Furgaud, ingénieur en chef, remplacera M. de Cressac dans le service du 2e. arrondissement et dans celui des départemens de la Charente-Inférieure, de la Charente et de la Dordogne, qui font partie du 18e. arrondissement. Il continuera à résider à Guéret.

2ᵉ. *arrondissement.* — Il remplira en outre les fonctions d'ingénieur ordinaire pour les départemens de la Creuse, de la Corrèze, de la Haute-Vienne, et de la Vienne.

M. Sagey, ingénieur, continuera à être chargé du service des départemens d'Indre-et-Loire, de l'Indre et de Loir-et-Cher, et il y réunira celui des Deux-Sèvres.

M. de Boureuille, élève, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et sera chargé du service des départemens de la Charente, de la Charente-Inférieure et de la Dordogne. Il résidera à Périgueux.

M. de Hennezel, élève, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et sera chargé du service des départemens des Ardennes et de la Meuse. Il résidera à Mézières.

7ᵉ. *arrondissement.* — M. Drouot, ingénieur ordinaire, passe dans le 7ᵉ. arrondissement à Mézières. Il remplacera M. Parrot, ingénieur ordinaire.

8ᵉ. *arrondissement.* — M. Drouot, ingénieur, aura le département de la Moselle.

9ᵉ. *arrondissement.* — M. de Billy, ingénieur, sera chargé des départemens du Haut-Rhin, des Vosges et de la Meurthe.

M. Thirria, ingénieur, sera chargé du département de la Haute-Saône.

10ᵉ. *arrondissement.* — M. Roussel Galle, ingénieur ordinaire, fera les fonctions d'ingénieur en chef, il remplacera à Dijon M. de Champeaux admis à la retraite.

M. Roussel Galle, continuera à résider à Chaumont qui deviendra ainsi le chef-lieu du 10ᵉ. arrondissement.

M. Duhamel, ingénieur, sera chargé du service des départemens de l'Aube et de la Haute-Marne. Il résidera à Langres.

11ᵉ. *arrondissement.* — M Allou, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ. classe, remplace M. de Rozières à Nevers, il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Delamotte, élève, sera chargé des départemens de la Nièvre et du Cher. Il résidera à Nevers.

12e. *arrondissement.*—M. Malinvaux, élève, remplace, à dater du 1er. octobre prochain M. Gervoy dans le service du département de la Loire; il résidera à Saint-Étienne. (*Décision du* 9 *avril.*)

M. Baudin, élève, sera employé dans le 12e. arrondissement à la résidence du Puy, il fera les fonctions d'ingénieur ordinaire.

13e. *arrondissement.*—M. Parrot, ingénieur ordinaire de 1re. classe, remplace à la résidence de Besançon, M. Guillot-Duhamel.

16e. *arrondissement.*—M. Thibaud, ingénieur ordinaire de 1re. classe, remplira les fonctions d'ingénieur en chef, en remplacement de M. Brochin. Il continuera à résider à Alais.

18e. *arrondissement.* — M. Manès, ingénieur ordinaire de 1re. classe, actuellement à Limoges, remplacera à la résidence de Rodez, M. Moisson Desroches, placé dans la réserve avec son traitement entier. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

4°. DÉCISIONS DIVERSES.

19 *mai* 1832.—M. Voltz, ingénieur en chef des mines, est replacé à Strasbourg.

M. Burdin, qui avait été désigné pour le remplacer, est rappelé à la résidence de Clermont-Ferrand.

(N°. CXXII.)

[1er. juillet 1831.]

(Chefs des ponts de Paris). — *Margotats et bachots exempts des droits de pilotage. — La détermination de la longueur et de la largeur des bateaux à considérer*

comme margotats est de la compétence du ministre de l'intérieur.

Par une disposition particulière de l'ordonnance royale du 16 janvier 1822, relative au service de la navigation dans Paris, le passage sous les ponts de cette ville des embarcations connues sous le noms de *margotats*, *bachots* et *doubles bachots*, est affranchi de toute intervention de la part des chefs desdits ponts.

Cette disposition, empruntée au décret du 28 janvier 1811, qui avait statué précédemment déjà sur les divers objets de ce service, a fait naître des difficultés. Des mariniers de la Rapée ont prétendu qu'elle s'appliquait à tous les bateaux de la forme de *margotats*, quelle que fût leur longueur; les chefs de ponts ont repoussé cette prétention : ils l'ont présentée comme mal fondée, comme préjudiciable à leurs droits et à leurs intérêts; la chambre de commerce de Paris a été consultée, de même que le préfet de la Seine; il a été rendu compte du tout au ministre de l'intérieur qui a pris, le 11 septembre 1824, une première décision portant : « Que les embarcations, quelle que soit leur coupe » et sous la forme même de margotats, seront pour l'assujettissement » au service public du passage des ponts, ainsi que pour le payement » des droits, assimilés, en raison de leur dimension, aux bateaux dési» gnés au tarif sous la dénomination de barquettes lorsque cette dimen» sion excédera 18 mètres de longueur et 2m,75 de largeur, et qu'elles » pourront porter une charge de 30 tonneaux et au-dessus. »

Cette décision, qui semblait devoir concilier tous les intérêts n'a point satisfait les chefs de ponts; ils l'ont déférée au Conseil d'état; mais leur requête a été rejétée par ordonnance du 4 mai 1826, attendu, y est-il dit, qu'il s'agit ici *d'une décision réglémentaire rendue pour l'exécution de précédens règlemens relatifs à la police et à la sûreté de la navigation, et qu'une semblable décision n'est pas susceptible d'être attaquée par la voie contentieuse.*

C'est dans ces circonstances qu'est intervenue la nouvelle décision du 19 juillet 1828, favorable aux chefs de ponts en ce sens, que l'exemption contre laquelle ils s'élevaient n'était plus accordée qu'aux bateaux *de* 16m,50 *de longueur et au-dessous*, *et de* 2m,75 *de largeur.*

Un jugement fondé sur cette dernière décision, rendu par le tribunal correctionnel de la Seine, ayant donné lieu à un pourvoi en cassation, formé au nom de plusieurs mariniers, la cour a été conduite à examiner si la décision avait été rendue compétemment et si elle était obligatoire.

L'avocat, défenseur des chefs de ponts, a soutenu avec raison l'affirmative, en faisant remarquer qu'il s'agissait de statuer sur un objet de police municipale, de prendre une mesure utile à la conservation des ponts de Paris; il a ajouté que le ministre, supérieur dans l'ordre hiérarchique au préfet de police auquel le décret du 1er. juillet 1800 (12 messidor an VIII) confie la police de Paris, a pu faire lui-même ce qui était dans les attributions de ce magistrat.

La cour a rendu le 1er. juillet 1831, l'arrêt dont la teneur suit :

La cour, vu l'art 3 du tit. 11 de la loi du 16-24 août

1790; vu l'arrêté du 1er. juillet 1800 (12 messidor an VIII); vu le décret du 28 janvier 1811, l'ordonnance royale du 16 janvier 1822, celle du 4 mai 1826 et la décision ministérielle du 19 juillet 1828, qui détermine la longueur et la largeur des bâtimens dits *margotats;*

Considérant que cette décision ministérielle du 19 juillet 1828 a été rendue dans les limites des droits conférés au ministre de l'intérieur par la loi des 16-24 août 1790;

Que d'ailleurs cette décision n'était que la conséquence d'une ordonnance royale du 4 mai 1826;

Que, par conséquent, elle était obligatoire;

Attendu que le tribunal correctionnel de la Seine, en condamnant le demandeur, n'a violé ni le décret de 1811, ni l'ordonnance de 1822;

Rejette le pourvoi.

Il résulte de cet arrêt, de l'ordonnance précitée, ainsi que de plusieurs autres ordonnances, que dans l'espèce, de même que dans plusieurs autres qui se rapportent à des règlemens de moulins et usines, les actes faits par l'administration dans les limites de ses pouvoirs et de ses attributions ne peuvent être valablement attaqués, soit devant le Conseil d'état, soit devant les tribunaux, et que les réclamations formées à ce sujet doivent être adressées à l'administration elle-même à qui il appartient de les examiner, de les apprécier et d'apporter ensuite dans ces actes les changemens et modifications qu'elle juge nécessaires.

(No. CXXIII.)

Classemens des routes; dates et extraits des ordonnances royales y relatives.

2 *janvier* 1832. — La route départementale no. 8 de Mont-de-Marsan à Eauze par Saint-Justin et Gabarret, département des Landes, sera, à partir de Gabarret, prolongée jusqu'à la rivière du grand Rhimbès, dans la direction de Sos, et prendra à l'avenir la dénomination de route de Mont-de-Marsan à Agen par Justin et Gabarret.

La partie de cette route comprise entre Gabarret et

Eauze formera une communication séparée sous la dénomination de route départementale n°. 10 de Gabarret à Eauze.

15 *janvier.*—Le chemin entre Orbec et Glos-la-Ferrière, et passant par Montreuil Largillé, est classé au rang des routes départementales de l'Eure, sous le n°. 3 et la dénomination de route de Chartres à Lisieux.

Idem. — Le chemin de Guéret à Montignac est classé au rang des routes départementales du département de la Haute-Vienne, sous la dénomination de route départementale n°. 7 de Guéret à Montignac par Saint-Léonard et Saint-Germain-les-Belles-Filles.

24 *janvier* 1832. — Le prolongement jusqu'à Fresnes de la route départementale n°. 1 de la Haute-Marne est autorisé; cette route sera désignée à l'avenir sous la dénomination de route de Chaumont à Fresnes.

4 *février* 1832. — La route départementale n°. 52, de Paris à Ivry, département de la Seine, sera prolongée depuis Ivry jusqu'à la rencontre de la route départementale n°. 64. Elle prendra désormais la dénomination de route de Paris au pont d'Ivry par Ivry.

19 *février* 1832. — La route départementale n°. 1 de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port, département des Basses-Pyrénées,est et demeure classée au rang des routes royales comme continuation de la route royale n°. 132 de Bordeaux à Bayonne par les grandes Landes, laquelle prendra à l'avenir la denomination de route de Bordeaux à Saint-Jean Pied-de-Port par les grandes Landes et Bayonne.

Idem.—Le chemin de Lesparre à Pauillac est et demeure classé au rang des routes départementales du département de la Gironde, comme prolongement de la route départementale n°. 18 de Bordeaux à Pauillac, qui prendra à l'avenir la dénomination de route n°. 18 de Bordeaux à Lesparre par Pauillac.

(N°. CXXIV.)

[8 juin 1832.]

Modifications apportées à l'organisation du service des ponts et chaussées et des mines.

1°. RAPPORT AU ROI.

SIRE,

La direction générale des ponts et chaussées et des mines, telle qu'elle est actuellement organisée, n'est pas en harmonie avec les principes du gouvernement représentatif.

Cette partie de l'administration publique est trop importante ; elle embrasse trop d'intérêts pour qu'elle n'ait pas un chef qui ait la mission spéciale d'en étudier les besoins et d'en diriger la marche; mais les attributions de ce chef ne peuvent rester plus long-temps ce qu'elles sont aujourd'hui.

Dans l'état actuel des choses, le directeur général distribue, entre les divers départemens du royaume, et dans chaque département, entre les divers travaux neufs qu'on y entreprend, les fonds alloués par le budget de l'État.

Il approuve les projets rédigés par les ingénieurs et discutés par les conseils attachés à l'administration.

Il homologue les adjudications passées par les préfets, et dont la dépense, plus ou moins grande, s'élève quelquefois au-dessus d'un million.

Tous ces actes, Sire, engagent le trésor pour des sommes souvent très-considérables : ils ne peuvent être légalement validés que par la signature d'un ministre responsable.

Le choix des hommes est aussi un acte essentiel de responsabilité : c'est cependant le directeur général qui détermine la résidence des ingénieurs et leur application

à tel ou tel service; c'est le directeur général qui, dans une foule de circonstances, statue sur leur sort, par des décisions qui devraient souvent émaner d'une autorité supérieure.

Il est indispensable de revenir à des principes et à des règles conformes à l'esprit de nos institutions.

Dans l'intérêt de la prompte expédition des affaires, le directeur général doit conserver la correspondance directe avec les préfets, les ingénieurs et toutes autres personnes qui peuvent avoir des rapports avec l'administration qui lui est confiée; mais pour tous les actes indiqués ci-dessus, et pour tous les autres actes analogues, emportant avec eux un caractère de responsabilité légale, il est indispensable qu'il en réfère au ministre, qui seul peut et doit avoir le droit de statuer définitivement. Cette règle est posée par l'article 1er. du projet d'ordonnance. Ainsi, les projets dont la dépense doit être acquittée sur les fonds du trésor ne pourront être approuvés et rendus exécutoires que par l'approbation du ministre. Ainsi la répartition des crédits législatifs ne pourra être opérée que par décisions ministérielles; ainsi toute adjudication homologuée aujourd'hui par le directeur général devra l'être à l'avenir par le ministre; ainsi toutes les mesures relatives au personnel des ingénieurs ne pourront être arrêtées que par le ministre, sur la proposition du directeur général.

Je dois maintenant appeler l'attention de votre Majesté sur deux autres points très-essentiels : le service de l'inspection, et la composition du conseil général des ponts et chaussées.

Une administration, qui reçoit chaque année de la confiance des chambres la disposition d'un budget considérable, contracte l'impérieux devoir d'assurer tout à la fois le meilleur emploi des fonds et le contrôle le plus sévère dans les dépenses.

Dans l'état actuel de l'organisation, les inspecteurs doivent faire chaque année une tournée générale, dont la durée, de trois mois au plus, n'atteint pas même ce terme, si l'on en défalque le temps de l'allée au chef-lieu de l'inspection et du retour dans la capitale. Si cependant l'on jette les yeux sur l'article 12 du décret du 25 août 1804, qui détermine les attributions de ces fonctionnaires, on jugera facilement que, dans un intervalle de temps aussi court; ils ne peuvent donner qu'une attention bien fugitive à chacun des objets remis à leur examen et à leur investigation. Cependant, l'inspection est l'un des rouages les plus importans de la machine administrative. Les inspecteurs sont en quelque sorte les yeux de l'administration centrale; c'est par eux que l'harmonie peut être introduite et maintenue dans toutes les parties du service; c'est par eux que l'administration exerce dans les différentes localités un contrôle qui, du centre qu'elle habite, ne pourrait produire que des résultats imparfaits; c'est par eux surtout que les intérêts communs à plusieurs départemens peuvent recevoir une direction éclairée et une impulsion rapide.

Le septième paragraphe de l'article 12 du décret du 25 août 1804, charge les inspecteurs de coordonner les projets de travaux qui s'étendent sur plusieurs départemens, et de présenter leurs vues sur les moyens de perfectionner les portions de rivières, de fleuves ou de côtes, renfermées dans le territoire de leur inspection. Cette obligation a été, peut-être, trop généralement négligée jusqu'à ce jour, et ce n'est qu'en exigeant qu'elle soit accomplie, que l'administration parviendra plus certainement à réaliser, soit avec ses propres ressources, soit avec le concours de l'industrie particulière, les nombreuses améliorations qu'appellent de toutes parts les progrès de notre civilisation.

Mais comment, dans une tournée aussi rapide, les in-

specteurs pourraient-ils reconnaître et apprécier suffisamment les besoins et les intérêts des pays qu'ils parcourent? Comment pourraient-ils recueillir ces nombreux renseignemens qu'ils doivent ensuite comparer et combiner dans le silence du cabinet?

Il m'a paru qu'on arriverait plus sûrement au but qu'il est si essentiel d'atteindre, si l'on séparait les tournées par un plus long intervalle, et si l'on en portait la durée à six mois au moins. Durant ces six mois qui seraient employés à visiter un petit nombre de départemens, les inspecteurs pourront s'arrêter dans chacun d'eux assez de temps pour en étudier les besoins et pour y recueillir tous les élémens des rapports qu'ils rédigeront à leur retour, et dans lesquels, indépendamment de tous les détails relatifs au personnel des ingénieurs et au matériel des travaux, ils devront exprimer leurs vues particulières sur les perfectionnemens et les créations qu'il conviendrait d'entreprendre ou d'encourager.

Aidée du concours et des lumières de deux corps aussi distingués que ceux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, entourée des inspecteurs qui sont eux-mêmes l'élite de ces corps, l'administration qui les dirige doit exercer une large initiative dans toutes les matières dont elle est appelée à s'occuper; elle doit jeter dans la circulation une foule d'idées utiles; et en préparant les bases des projets dont l'exécution favorisera les progrès de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, déposer dans le sein de la société des germes que viendra féconder et développer rapidement l'esprit d'association.

Dans le système de l'article 5 du projet d'ordonnance, sur dix-huit mois, six seraient consacrés aux tournées générales; tandis qu'aujourd'hui le même temps de tournée est réparti sur un laps de deux années, et se divise en deux périodes de trois mois chacune. J'ai l'intime conviction qu'une tournée de six mois sera plus féconde en ré-

sultats importans, en vue d'améliorations, que deux tournées de trois mois chacune. Il faut encore remarquer que cette tournée, recommencée périodiquement tous les dix-huit mois, correspondra à des époques différentes de l'année, et qu'ainsi l'inspecteur pourra plus facilement reconnaître l'influence des saisons sur l'état des routes.

D'après l'ordonnance du 19 octobre 1830, les inspecteurs doivent passer tous les ans d'un arrondissement d'inspection à un autre; c'est ainsi du moins que jusqu'à ce jour, on paraît avoir appliqué cette ordonnance. La permanence d'un inspecteur dans le même arrondissement territorial peut avoir quelquefois des inconvéniens que je ne me dissimule pas; mais l'extrême mobilité qui résulte de l'ordonnance de 1830 est ici précisément contraire au but de l'institution. Je conçois que pour des inspections de finances on puisse, chaque année, choisir une nouvelle personne. Que s'agit-t-il en effet de vérifier? des livres, des registres, des caisses. Dans l'admirable uniformité qui est la base de notre système financier, les livres, les registres sont tenus partout de la même manière; les valeurs que renferment les caisses sont partout de la même nature; mais, dans les inspections des ponts et chaussées, il faut visiter des pays qui présentent des différences remarquables, et qu'on ne peut apprécier au premier coup d'œil: il faut étudier le régime si inconstant et si variable des fleuves, des rivières et des torrens, il faut examiner le gissement des côtes, apprécier l'influence des vents régnans et les effets de la mer sur les établissemens de nos ports maritimes. Ce n'est qu'à la suite de plusieurs tournées, et après avoir réfléchi, médité, dans les intervalles de ces tournées, sur les élémens qu'il a successivement recueillis, que l'inspecteur peut se flatter de bien connaître son arrondissement. Je pense donc qu'à moins de circonstances particulières il doit rester attaché à la même inspection au moins cinq ou six

ans. Cette disposition n'est pas exprimée dans l'ordonnance ; c'est à l'administration qu'il appartiendra de l'appliquer, de la modifier ou de l'étendre, suivant qu'elle le jugera convenable.

Il importe également que, dans le cours de leurs tournées, les inspecteurs soient distraits le moins possible de l'objet principal de leur mission, tel qu'il est si bien défini par l'article 12 du décret du 25 août 1804, que j'ai déjà eu et que j'aurai plus d'une fois encore l'occasion de citer, et il conviendra de prendre des mesures pour que, dans cet intervalle, les affaires sommaires et courantes qui n'exigeraient pas la connaissance des localités et sur lesquelles le conseil des ponts et chaussées pourrait émettre immédiatement son opinion sans avoir celle de l'inspecteur, ne soient pas renvoyées à l'examen de ce dernier. De cette manière, un assez grand nombre de décisions, qui se trouvent retardées par l'absence des inspecteurs, n'éprouveront plus les délais qu'elles ont subis trop souvent.

Le nombre des inspecteurs divisionnaires est aujourd'hui de seize, y compris l'inspection de la Loire. La commission des finances de la chambre des députés a paru désirer que ce nombre fût réduit. Je propose à votre Majesté de le fixer à douze. Cette réduction exigera de nouveaux efforts de la part des inspecteurs, dont le service est déjà laborieux, et il paraîtra juste à votre Majesté d'augmenter un peu les rémunérations attachées à ce service, tout en réalisant néanmoins les économies votées par les Chambres. Dans l'état actuel, l'inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées ne jouit réellement pas d'émolumens relatifs au grade qu'il occupe dans la hiérarchie du corps, et l'on a vu des ingénieurs en chef refuser leur avancement, pour ne pas changer la position qu'ils occupaient contre une autre qui ne leur offrait pas les mêmes avantages. Ce refus est un indice que l'admi-

nistration ne doit pas négliger : il est essentiel, il est nécessaire qu'en s'élevant dans un corps on soit appelé à un état meilleur; il faut qu'à toute époque de la vie active l'émulation soit entretenue par l'espérance de quelqu'avantage nouveau. En abaissant de seize à douze le nombre des arrondissemens d'inspection, on accroît moyennement d'un quart le travail des inspecteurs. Toutefois, eu égard aux circonstances, je propose à votre Majesté de n'augmenter leur traitement que d'un huitième, et de le porter de 8 à 9,000 fr.

La composition du conseil général des ponts et chaussées est indiquée à l'article 5 du projet d'ordonnance.

L'ordonnance de 1830 admettait, à la fois, dans le conseil, tous les inspecteurs divisionnaires, et même les ingénieurs en chef directeurs. D'après cette disposition, le nombre des membres délibérans pouvait s'élever quelquefois au-dessus de trente. Lorsqu'il s'agit de discuter de pures théories ou des règlemens généraux d'administration, une assemblée nombreuse peut jeter sur les délibérations de vives lumières; mais lorsque l'expédition des affaires est nécessairement mêlée à ces discussions, on ne peut se dissimuler qu'elle en est quelquefois entravée, sans que l'inconvénient du retard soit compensé par des avantages bien réels. On avait cherché, il est vrai, à obvier à cet inconvénient, en formant des commissions particulières qui ont rendu de véritables services; mais cette formation admettait des préférences et des exclusions qu'il me paraît convenable de faire disparaître. Je propose à votre Majesté de constituer les inspecteurs généraux partie permanente du conseil; les inspecteurs généraux seront ainsi chargés de conserver et de continuer les traditions utiles. Les inspecteurs divisionnaires viendront successivement, et à tour de rôle, prendre séance au nombre de six pendant neuf mois : de cette manière, il n'y aura réellement de choix que pour la

première désignation, et, dans un laps de temps déterminé, tous les inspecteurs divisionnaires seront appelés à fournir au conseil le tribut de leurs lumières et de leur expérience.

Cette organisation est analogue à celle du comité des fortifications établi près le département de la guerre. Les inspecteurs généraux du génie, en activité de service, sont membres titulaires de ce comité, et le ministre leur adjoint, chaque année, un certain nombre de maréchaux de camp, dont le grade correspond dans l'armée à celui d'inspecteur divisionnaire dans la hiérarchie du corps des ponts et chaussées.

Un inspecteur divisionnaire est attaché en ce moment au département de la marine; sa présence dans le sein du conseil, dont il est membre aujourd'hui, est très-utile pour la discussion des projets de travaux maritimes qui sont entrepris sur les fonds de mon ministère. Je propose à votre majesté de décider qu'il continuera d'en faire partie.

L'un des paragraphes de l'article 15 du décret de 1804 attribue séance et voix délibérative dans le conseil général des ponts et chaussées aux directeurs des travaux des ports militaires. Cette disposition a été adoptée à cette époque, pour donner entrée au conseil à deux inspecteurs généraux qui étaient alors chargés de la direction des travaux de deux de nos plus grands ports. Elle doit être annulée, aujourd'hui que la surveillance de ces travaux n'est plus confiée qu'à des ingénieurs en chef. Le décret du 25 août 1804 ne désigne pas le ministre comme président du conseil général des ponts et chaussées. Dans le système de responsabilité que j'ai exposé plus haut, cette présidence lui appartient essentiellement, et c'est sans doute par omission que cette disposition n'a pas été insérée dans le décret de 1804. Elle se trouve textuellement dans la loi du 18 août 1791. En l'absence du ministre, la présidence doit être dévolue à son délégué

naturel, au directeur général de l'administration, et en l'absence de ce dernier, à un inspecteur général désigné par le ministre.

Pour imprimer aux affaires cette impulsion vive et prompte qui devient, plus que jamais, l'un des besoins de l'époque actuelle, il me paraît utile que le conseil, composé ainsi qu'il est dit au second paragraphe de l'article 5, se divise en deux sections, de telle sorte que tout membre du conseil appartienne à l'une des deux sections.

Les sections s'occuperaient des affaires courantes et sommaires qui n'exigeraient pas la réunion du conseil entier.

Le conseil général serait consulté :

Sur tous les projets généraux de routes, de navigations naturelles ou artificielles, de chemins de fer, de grands ponts sur les fleuves et rivières, d'établissemens nouveaux dans les ports maritimes, d'endiguement de rivières, de desséchement de marais, de canaux d'irrigation ;

Sur les propositions de classement de routes royales et départementales, et sur toutes les affaires qui, renvoyées à l'une des sections, y seraient jugées assez importantes pour être déférées aux deux sections réunies.

Les occupations du ministre ne lui permettraient pas de présider les sections du conseil. Cette présidence sera dévolue au directeur général de l'administration, et, en son absence, à un inspecteur général désigné par le ministre, sur la proposition du directeur.

L'article 9 est relatif au conseil général des mines. Il attribue la présidence de ce conseil au ministre; en l'absence de ce ministre, au directeur général de l'administration; en l'absence de ce dernier, à un inspecteur général désigné par le ministre, sur la proposition du directeur général. Il décide en même temps que le conseil se composera des inspecteurs généraux de première et de deuxième classe et d'un secrétaire ingénieur en chef, ayant voix délibérative. Cette nouvelle rédaction est de-

venue nécessaire par suite de l'organisation récente qui a supprimé dans le corps des mines le grade d'inspecteur divisionnaire.

Tels sont les principaux motifs du projet d'ordonnance que je soumets à l'approbation de votre Majesté. Il a surtout pour objet de mettre en harmonie avec les principes du gouvernement représentatif le décret du 25 août 1804, dont il m'a paru convenable de faire revivre quelques dispositions tombées en désuétude. Si l'expérience m'indiquait la nécessité de nouveaux changemens, je m'empresserais de prendre à ce sujet les ordres de votre Majesté.

Je suis, etc.

Le Pair de France, Ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,

COMTE D'ARGOUT.

2°. ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. A l'avenir, l'approbation des projets de travaux neufs et de grosses réparations, l'homologation des adjudications et des soumissions auxquelles ces projets auront donné lieu, la répartition des crédits législatifs, les mesures relatives au personnel des ingénieurs, seront arrêtées par le ministre du commerce et des travaux publics, sur le rapport du directeur général de l'administration.

Les nominations aux différens grades, à partir de celui d'ingénieur ordinaire de deuxième classe, continueront à être faites par nous, sur l'indication du directeur général de l'administration, et le rapport du ministre du commerce et des travaux publics.

2. Le directeur général de l'administration des ponts et chaussées et des mines conservera la correspondance directe avec les préfets, les ingénieurs et toutes autres

personnes ayant des rapports avec ladite administration.

3. Le nombre des arrondissemens d'inspection, en ce qui concerne le service des ponts et chaussées, sera réduit de seize à douze. Notre ministre du commerce et des travaux publics arrêtera, en conséquence, pour ces arrondissemens, une nouvelle circonscription territoriale.

L'inspecteur attaché à chaque arrondissement sera tenu, indépendamment des tournées partielles que pourra exiger le bien du service, de faire, tous les dix-huit mois, une tournée générale qui ne pourra pas durer moins de six mois.

Les époques de départ, pour les tournées d'inspection, seront fixées par le ministre du commerce et des travaux publics.

4. Les inspecteurs divisionnaires jouiront d'un traitement annuel de 9,000 fr.

Notre ministre du commerce et des travaux publics arrêtera un nouveau tarif pour les frais fixes de tournées des inspecteurs généraux et divisionnaires, ainsi que pour les frais de déplacement des ingénieurs de tous grades.

5. Le conseil général des ponts et chaussées sera présidé par le ministre du commerce et des travaux publics; en l'absence du ministre, par le directeur général de l'administration; en l'absence de ce dernier, par un inspecteur général désigné par le ministre, sur la proposition du directeur général.

Il se composera des inspecteurs généraux, de six inspecteurs divisionnaires désignés pour neuf mois, par le ministre, sur la proposition du directeur général, de telle sorte que, dans le laps de dix-huit mois, tous les inspecteurs divisionnaires viennent successivement, et à tour de rôle, prendre séance au conseil, et d'un secrétaire ingénieur en chef, qui aura voix délibérative.

L'inspecteur divisionnaire attaché au département de la marine, sera membre du conseil général des ponts et chaussées.

La disposition de l'article 15, du décret du 25 août 1804, qui attribue séance et voix délibérative au conseil aux directeurs des travaux des ports militaires est annulée.

6. Le conseil général des ponts et chaussées donnera son avis sur toutes les affaires qui seront renvoyées à son examen, par le directeur général de l'administration.

Il sera consulté :

Sur tous les projets généraux de routes, de navigations naturelles ou artificielles, de chemins de fer, de grands ponts sur les fleuves et rivières, d'établissemens nouveaux dans les ports maritimes, d'endiguement de rivières, de desséchement de marais, de canaux d'irrigation;

Sur les propositions de classement des routes royales ou départementales;

Et sur toutes les affaires qui lui seraient déférées, sur l'avis de l'une des sections dont il va être parlé dans l'article suivant.

7. Le conseil général des ponts et chaussées, composé ainsi qu'il est dit au deuxième paragraphe de l'article 7, sera divisé en deux sections, pour l'examen des affaires sommaires et courantes qui n'exigeront pas la réunion du conseil entier.

L'une de ces sections s'occupera des affaires relatives aux routes, ponts, chemins de fer, plans de traverse, questions d'alignement et de voirie, et autres objets qui dépendent de cette partie du service.

L'autre s'occupera des affaires relatives à la navigation naturelle et artificielle, aux travaux des ports, quais, bacs, aux desséchemens des marais, à l'établissement des usines, au réglement et au curage des cours d'eau, et autres objets qui dépendent de cette partie du service.

Toutes les fois qu'une affaire, renvoyée à l'une des sections, y aura été jugée susceptible, par la majorité des membres de cette section, d'être soumise au conseil général, elle y sera nécessairement déférée.

8. Les sections du conseil seront présidées par le di-

recteur général de l'administration, et en son absence, par un inspecteur général désigné par le ministre sur la proposition du directeur général.

9. Le conseil général des mines sera présidé par le ministre du commerce et des travaux publics; en l'absence du ministre, par le directeur général de l'administration; en l'absence de ce dernier, par un inspecteur général désigné par le ministre sur la proposition du directeur général.

Il se composera des inspecteurs généraux de première et de seconde classe, et d'un secrétaire ingénieur en chef, qui aura voix délibérative.

10. Notre ordonnance du 19 octobre 1830, concernant le service des ponts et chaussées, est annulée.

11. Notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

(N°. CXXV.)

[8 juin 1832.]

ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'art. 30 du décret du 25 août 1804 relatif à l'organisation du corps des ponts et chaussées, ledit article portant :

Les inspecteurs généraux seront pris parmis les inspecteurs divisionnaires et les ingénieurs en chefs des deux classes.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le sieur Legrand, ingénieur en chef des ponts et chaussées de première classe est nommé inspecteur général.

2. Notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

(N°. CXXVI.)

[9 juin 1832.]

ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le sieur Legrand, conseiller d'état, est chargé provisoirement de l'administration des ponts et chaussées et des mines.

2. Ses attributions seront celles qui ont été conférées au directeur général des ponts et chaussées et des mines, par les décrets, les ordonnances royales et les règlemens.

3. Notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

(N°. CXXVII.)

[18 juin 1832.]

ARRÊTÉS DU MINISTRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

1°. *Circonscription des inspections des ponts et chaussées.*

Le ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics.

Vu le premier paragraphe de l'article 3 de l'ordonnance royale en date du 8 juin 1832, ledit paragraphe ainsi conçu :

« Le nombre des arrondissemens d'inspection, en ce » qui concerne le service des ponts et chaussées, sera

» réduit de seize à douze. Notre ministre du commerce » et des travaux publics arrêtera en conséquence, pour » ces arrondissemens, une nouvelle circonscription territoriale. »

Sur le rapport du conseiller d'état, chargé de l'admitration des ponts et chaussées et des mines,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Les arrondissemens d'inspection du service des ponts et chaussées, seront composés conformément à l'état ci-après :

NUMÉRO de l'inspection.	INDICATION du CHEF-LIEU.	DÉSIGNATION DES DÉPARTEMENS dont se compose l'inspection.	*OBSERVATIONS.*
1	Paris. . . .	Seine-Inférieure, Eure, Seine-et-Oise, Seine, Seine-et-Marne, Aube.	
2	Amiens. . .	Aisne, Ardennes, Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise, Marne.	
3	Nancy. . .	Haut-Rhin, Bas-Rhin, Vosges, Meurthe, Moselle, Meuse, Haute-Marne.	Cette inspection comprend le canal du Rhône au Rhin, depuis Strasbourg jusqu'au bief de partage inclusivement.
4	Dijon. . . .	Yonne, Cher, Nièvre, Côte-d'Or, Haute-Saône, Doubs, Jura.	Cette inspection comprend le canal du Rhône au Rhin, depuis le bief de partage exclusivement, jusqu'à la Saône et le canal de Berry jusqu'à son embouchure dans le Cher.
5	Lyon. . . .	Allier, Saône-et-Loire, Ain, Isère, Rhône, Loire, Haute-Loire.	Cette inspection comprend le canal latéral à la Loire, depuis Digoin jusqu'à Briare, et la Loire depuis sa source jusqu'à Briare.
6	Avignon. .	Ardèche, Drôme, Hautes-Alpes, Basses-Alpes, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Corse.	
7	Toulouse. .	Gard, Hérault, Tarn, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, Arriège, Aube, Pyrénées-Orientales.	

Suite de l'art. 1er.

NUMÉRO de l'inspection.	INDICATION du CHEF-LIEU.	DÉSIGNATION DES DÉPARTEMENS dont se compose l'inspection.	*OBSERVATIONS.*
8	Bordeaux. .	Gironde, Landes, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Gers, Lot-et-Garonne, Dordogne.	
9	Tours. . .	Charente, Charente-Inférieure, Vendée, Deux-Sèvres, Vienne, Indre-et-Loire, Indre.	Cette inspection comprend le canal de Berry, à compter de son embouchure dans le Cher et la Loire, depuis Tours jusqu'à son embouchure dans la mer.
10	Rennes. . .	Mayenne, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure, Morbihan, Finistère, Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine.	
11	Alençon. . .	Manche, Calvados, Orne, Sarthe, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Loiret.	Cette inspection comprend les travaux et tous autres objets relatifs au dessèchement et à l'endiguement de la baie Saint-Michel, et la navigation de la Loire, depuis Briare jusqu'à Tours.
12	Clermont. .	Puy-de-Dôme, Creuse, Haute-Vienne, Corrèze, Lot, Aveyron, Lozère, Cantal.	

Art. 2. M. Lamandé, inspecteur div. sera chargé de la 1re. inspection.

Letellier.	*idem.* . . .	*idem.*	2e.
Vauvillers.	*idem.* . . .	*idem.*	3e
Fèvre.	*idem.* . . .	*idem.*	4e.
Devilliers.	*idem.* . . .	*idem.*	5e.
Mallet.	*idem.* . . .	*idem.*	6e.
Gorsse.	*idem.* . . .	*idem.*	7e.
Cadet de Limay. .	*idem.* . . .	*idem.*	8e.
Cormier.	*idem.* . . .	*idem.*	9e.
Coïc.	*idem.* . . .	*idem.*	10e.
Eustache.	*idem.* . . .	*idem.*	11e.
Favier.	*idem.* . . .	*idem.*	12e.

3. Le conseiller d'état, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

2°. *Fixation des époques de départ pour les tournées d'inspection.*

Le pair de France, ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu le second et le troisième paragraphes de l'art. 3 de l'ordonnance royale du 8 juin 1832, lesdits paragraphes ainsi conçus :

« L'inspecteur attaché à chaque arrondissement sera » tenu, indépendamment des tournées partielles que » pourra exiger le bien du service, de faire tous les dix- » huit mois une tournée générale qui ne pourra pas durer » moins de six mois. »

« Les époques de départ, pour les tournées d'inspec- » tion, seront fixées par le ministre du commerce et des » travaux publics. »

Sur le rapport du conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Les tournées générales des 6e., 7e., 8e., 9e., 10e., et 12e. arrondissemens d'inspection des ponts et chaussées commenceront au 15 juillet prochain.

2. Le conseiller d'état, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

3°. *Nouveau tarif pour les frais fixes et de tournées des inspecteurs généraux et divisionnaires.*

Le ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,

Vu le second paragraphe de l'article 4 et le troisième paragraphe de l'article 5 de l'ordonnance du 8 juin 1832, lesdits paragraphes ainsi conçus :

« Notre ministre du commerce et des travaux publics » arrêtera un nouveau tarif pour les frais fixes et de

» tournées des inspecteurs généraux et divisionnaires, » ainsi que pour les frais de déplacement des ingénieurs » de tout grade. »

» L'inspecteur divisionnaire, attaché au département » de la marine, sera membre du conseil général des » ponts et chaussées. »

Sur le rapport du conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Les inspecteurs généraux et divisionnaires des ponts et chaussées recevront, à partir du 1er. juillet prochain, pour frais et loyer de bureau, expédition de rapports, frais de dessinateurs et autres dépenses de même nature, une somme annuelle de 1500 fr.

La même somme de 1500 fr. sera payée pour le même objet à l'inspecteur divisionnaire attaché au département de la marine.

2. Les inspecteurs généraux des ponts et chaussées, lorsqu'ils seront chargés de missions spéciales, recevront, pour frais de voyage et de séjour, les allocations déterminées par l'art. 32 du décret du 25 août 1804.

3. Les inspecteurs divisionnaires recevront pour frais des tournées générales :

(1°.) Une indemnité fixe de 500 francs au moment du départ.

(2°.) Des frais de poste de Paris au chef-lieu de l'inspection et du chef-lieu de l'inspection à Paris, à raison de 8 francs par poste.

(3°.) Une indemnité de 25 francs par jour, depuis le jour où ils entreront sur le territoire de leur arrondissement d'inspection jusqu'à celui où ils en sortiront, sans toutefois qne cette indemnité puisse être allouée pendant un temps plus long que six mois.

4. Lorsque le bien du service exigera que les inspecteurs divisionnaires soient chargés de tournées partielles, les frais de ces tournées seront réglés à raison de 8 fr. par poste et de 12 fr. par jour.

5. Les frais de déplacement des ingénieurs en chef directeurs, des ingénieurs en chef et ordinaires de première

et de deuxième classe, des aspirans et élèves des ponts et chaussées, seront réglés ainsi qu'il suit :

Pour les ingénieurs en chefs directeurs et les ingénieurs en chef de première et de seconde classe, à raison de 8 fr. par poste.

Pour les ingénieurs ordinaires de première et seconde classe, 5 fr. par poste.

Pour les aspirans, 3 fr.

Pour les élèves, 2 fr.

6. Le conseiller d'état, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

4°. *Composition du conseil général des ponts et chaussées et de chacune des deux sections de ce conseil, du* 20 *juin* 1832 *au* 20 *mars* 1833. — *Nomination du vice-président du conseil général et des vice-présidens de chaque section.*

Le ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics,

Vu les deux premiers paragraphes de l'article 5, les trois premiers paragraphes de l'article 7, et l'article 8 de l'ordonnance royale du 8 juin dernier, lesdits paragraphes et article ainsi conçus :

« 5. Le conseil général des ponts et chaussées sera » présidé par le ministre du commerce et des travaux » publics ; en l'absence du ministre, par le directeur » général des ponts et chaussées ; en l'absence de ce dernier, par un inspecteur général, désigné par le ministre, sur la proposition du directeur général. »

« Il se composera des inspecteurs généraux, de six inspecteurs divisionnaires désignés pour neuf mois, par » le ministre, sur la proposition du directeur général, » de telle sorte que, dans le laps de dix-huit mois, tous » les inspecteurs divisionnaires viennent successivement,

» et à tour de rôle, prendre séance au conseil, et d'un » secrétaire ingénieur en chef, qui aura voix délibé- » rative. »

« 7. Le conseil général des ponts et chaussées, com- » posé ainsi qu'il est dit au deuxième paragraphe de » l'art. 5, sera divisé en deux sections, pour l'examen » des affaires sommaires et courantes qui n'exigeront pas » la réunion du conseil entier. »

« L'une de ces sections s'occupera des affaires relatives » aux routes, ponts, chemins de fer, plans de traverse, » questions d'alignement et de voirie et autres objets qui » dépendent de cette partie du service. »

« L'autre s'occupera des affaires relatives à la navigation » naturelle et artificielle, aux travaux des ports, quais, » bacs; au desséchement des marais, à l'établissement » des usines, au règlement et au curage des cours d'eau, » et aux autres objets qui dépendent de cette partie du » service. »

« 8. Les sections du conseil seront présidées par le » directeur général de l'administration, et en son absence » par un inspecteur général, désigné par le ministre, » sur la proposition du directeur général. »

Sur le rapport du conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. MM. Lamandé, Vauvilliers, Eustache, Devilliers, Fèvre, Letellier, inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, sont désignés pour faire partie du conseil général des ponts et chaussées du 20 juin 1832 au 20 mars 1833.

Pendant le même laps de temps, ce conseil sera présidé, en l'absence du ministre ou du directeur général, par M. Bérigny, inspecteur général.

2. MM. de Prony, Cavenne, Dutens, inspecteurs généraux; Lamandé, Vauvilliers, Devilliers, inspecteurs divisionnaires, composeront, du 20 juin 1832 au 20 mars 1833, la section du conseil à laquelle seront renvoyées les affaires désignées au second paragraphe de l'art. 7 de l'ordonnance sus-visée;

MM. Tarbé, Deschamps, Bérigny, inspecteurs généraux; Eustache, Fèvre, Letellier, inspecteurs divisionnaires, composeront pendant le même laps de temps, la section du conseil à laquelle seront renvoyées les affaires désignées au troisième paragraphe dudit art. 7 de l'ordonnance sus-visée.

En l'absence du directeur général de l'administration, la première de ces deux sections sera présidée par M. Cavenne, et la seconde par M. Tarbé de Vauxclairs.

3. M. Fèvre, inspecteur divisionnaire, remplira provisoirement les fonctions de secrétaire général du conseil général des ponts et chaussées.

4. Le conseiller d'état, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

(N°. CXXVIII.)

[14 mai 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur l'Allier, à Vichy. (Allier.)

1°. ORDONNANCE DU ROI.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics;

Vu le cahier des charges de la construction d'un pont suspendu sur l'Allier à Vichy, moyennant la concession

d'un péage pendant quatre-vingt-dix ans et une subvention de 30,000 fr. allouée sur le crédit de 500,000 ouvert par la loi du 6 novembre 1831, pour concourir aux entreprises d'intérêt public à exécuter par voie de concession de péages; ledit cahier des charges, portant, en outre, que le bac de Charmeil sera supprimé le jour où le pont de Vichy sera livré au public;

Vu le tarif des droits de passage à percevoir sur le pont après son achèvement;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Vichy et de Charmeil.

Vu le procès-verbal des opérations faites le 15 mars à la préfecture de l'Allier, pour parvenir avec publicité et concurrence à l'adjudication de cette entreprise;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1[er]. L'adjudication de la construction d'un pont suspendu sur l'Allier à Vichy, département de l'Allier, faite et passée le 15 mars 1832, par le préfet de l'Allier, au sieur Aubineau Caron, moyennant :

(1°.) la concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix ans;

(2°.) une subvention de 30,000 fr. à prélever sur le crédit de 500,000 fr. accordé par la loi du 6 novembre 1831, pour concourir aux entreprises de travaux publics à exécuter par voie de concession de péages,

Est et demeure approuvée.

En conséquence les clauses et conditions de cette adjudication recevront leur pleine et entière exécution.

2. L'administration est autorisée à acquérir, en se conformant au mode prescrit par la loi du 8 mars 1810, les terrains nécessaires pour établir les abords du pont et les raccorder avec les communications existantes sur les deux rives.

3. Le cahier des charges, le tarif du péage et le procès-

verbal d'adjudication resteront annexés à la présente ordonnance.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831, pag. 123).

Sauf les clauses ci-après mentionnées.

Art. 8. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédens et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, *le gouvernement lui concède pour un laps de quatre-vingt-dix ans le produit du péage* qui sera perçu à son profit après l'achèvement de la construction et d'après le tarif annexé au cahier des charges.

Le gouvernement lui paiera en outre à titre de subvention, une somme qui sera déterminée par l'adjudication, mais qui ne pourra excéder 30,000 *fr. L'adjudication sera accordée à celui qui*, en prenant l'engagement de construire le pont et ses abords, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, *fera le plus fort rabais sur la somme à fournir par le gouvernement.*

Art. 14. Après l'achèvement des travaux du pont et le même jour que le passage sera livré au public, le bac de Charmeil sera supprimé, sans que l'adjudicataire dudit bac ait droit à aucune indemnité.

Ce cahier des charges présente en outre les circonstances locales suivantes :

Largeur du débouché entre les culées		160m,00
Hauteur de la surface inférieure du tablier au-dessus de l'étiage	Près des culées	6m,50
	Au milieu du pont	7m,50
Largeur du passage entre les garde-corps		6m,00
Pente aux abords réglée au *maximum* et par mètre, à		0m,04
Cautionnement		16,000 fr.

3°. TARIF.

Personnes et animaux de trait ou autres.	fr.	c.
Personne à pied de cinq ans et au-dessus, non chargée ou chargée	»	05
Chevaux ou mulets, montés avec le cavalier	»	15
Idem en laisse, chargés ou non	»	10
Anes, chargés ou non	»	005
Bœufs, vaches et porcs gras	»	0075
Veaux de moins d'un an, moutons, brebis, chèvres, truies et cochons nourrins	»	0025

Nota. Les bestiaux allant au pacage ne paieront que moitié droit.

Voitures particulières suspendues.	fr	c.
Cabriolet à un cheval	»	70
Idem à deux chevaux	1	00

	fr.	c.
Idem à trois chevaux.	1	35
Voiture à quatre roues attelée d'un cheval.	1	00
Idem à deux chevaux.	1	35
Idem à trois chevaux.	1	65
Idem à quatre chevaux.	2	00
Pour chaque cheval en sus.	»	30
Voitures particulières non suspendues.		
Voiture à deux roues attelée d'un cheval.	»	50
Idem à deux chevaux.	»	65
Idem à trois chevaux.	»	85
Voiture à quatre roues attelée d'un cheval.	»	70
Idem à deux chevaux.	»	85
Idem à trois chevaux.	1	00
Idem à quatre chevaux.	1	35
Voitures de poste.		
Voiture à deux roues attelée de deux chevaux.	1	35
Idem à trois chevaux.	2	00
Voiture à quatre roues attelée de deux chevaux.	2	00
Idem à trois chevaux.	2	65
Idem à quatre chevaux.	3	35
Pour chaque cheval en sus.	»	65
Voitures publiques suspendues.		
Voiture à deux roues attelée d'un cheval.	»	35
Idem à deux chevaux.	»	50
Idem à trois chevaux.	»	65
Idem à quatre chevaux.	»	85
Voiture à quatre roues attelée d'un cheval.	»	65
Idem à deux chevaux.	1	00
Idem à trois chevaux.	1	35
Idem à quatre chevaux.	1	65
Pour chaque cheval en sus.	»	35
Voitures publiques non suspendues.		
Voiture à deux roues attelée d'un cheval.	»	20
Idem à deux chevaux.	»	30
Idem à trois chevaux.	»	40
Idem à quatre chevaux	»	50
Voiture à quatre roues attelée d'un cheval.	»	35
Idem à deux chevaux.	»	50
Idem à trois chevaux.	»	65
Idem à quatre chevaux.	»	85
Pour chaque cheval en sus.	»	15
Voitures et chariots de roulage et de marchands, chargés ou non.		
Voiture à deux roues attelée d'un cheval.	»	50

	fr.	c.
Voiture à deux chevaux	»	65
Idem à trois chevaux	1	00
Idem à quatre chevaux	1	50
Pour chaque cheval en sus	»	15
Voiture à quatre roues attelée d'un cheval	»	75
Idem à deux roues	1	00
Idem à trois chevaux	1	25
Idem à quatre chevaux	1	50
Idem à cinq chevaux	2	00
Idem à six chevaux	2	25
Pour chaque cheval en sus ou pour deux bœufs	»	25

Suivent les exemptions d'usage.

Paris, le 18 octobre 1830.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

Approuvé, le 20 octobre 1830.

Le ministre secrétaire d'état de l'intérieur,
GUIZOT.

(N°. CXXIX.)

[7 juin 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur la Loire, à Cosnes. (Nièvre.)

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 25 février 1832 aux sieurs Guilleraut, Frossart, Prévost, Auboné, Marliat, Gareil, Sochet, Rougeot aîné, Boulet, Planchard, Duqué, Marlot, Maillet, Frottier aîné, et Brunier, moyennant :

1°. La concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix-neuf ans ;

2°. Une subvention de 50,000 fr. à fournir par le département de la Nièvre.

3°. Une subvention de 60,000 fr. à fournir par l'état sur le crédit de 500,000 fr. ouvert pour les entreprises de cette nature par la loi du 6 novembre 1831 ;

4°. La jouissance pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, sous la réserve du droit des tiers, des attérissemens qui pourront se former par suite des travaux du pont.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même libellé qu'à l'ordonnance royale du n°. XXIV (vol. 1831, page 122).

Sauf les clauses ci-après mentionnées.

Art. 9. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage de faire par les articles précédens et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour un laps de quatre-vingt-dix ans, le produit d'un péage qui sera perçu à son profit après l'achèvement de la construction et d'après le tarif annexé au cahier des charges.

Le département lui paiera en outre une somme de 50,000 francs qui, aux termes de la délibération du conseil général, ne s'appliquera qu'aux derniers travaux et dans la proportion qui sera ultérieurement déterminée.

Le gouvernement fournira également à titre de subvention une somme qui sera déterminée par l'adjudication, mais qui ne pourra excéder 60,000 fr.

Il est de plus fait abandon à l'adjudicataire des matériaux provenant de l'ancienne culée.

L'adjudication sera accordée à celui qui, en prenant l'engagement de construire le pont et la route, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, fera le plus fort rabais sur la somme à fournir par le gouvernement.

Cette somme sera payée par tiers; chaque versement n'aura lieu qu'après que l'adjudicataire aura fait des travaux pour une somme double de l'à-compte qu'il voudra obtenir.

Article additionnel. Il est fait abandon à l'adjudicataire, pendant la durée de sa concession, des attérissemens qui pourront se former le long des rives du fleuve par suite de la construction du pont.

(1°.) La concession des attérissemens n'est faite que sous la réserve expresse des droits des tiers et sans recours contre l'état. En conséquence, si les riverains invoquaient, en exécution de la loi du 16 septembre 1807, le droit de s'avancer jusqu'à la nouvelle rive, le prix du terrain qu'il y aurait lieu de leur abandonner, réglé conformément à ce qui est prescrit par cette loi, serait versé dans les caisses du domaine, sans que les concessionnaires puissent réclamer de l'état aucune indemnité.

(2°.) Les concessionnaires seront obligés de souffrir, sans indemnité de la part du trésor, et quels que soient d'ailleurs les travaux d'amélioration qu'ils auraient pu y faire, la destruction des attérissemens qui seraient reconnus nuisibles à la navigation.

(3°.) A l'expiration de leur jouissance, les concessionnaires remet-

tront au domaine les terrains de toute nature dont ils auront pris possession par le fait même de leur concession, sans pouvoir réclamer aucune indemnité pour les constructions, plantations et travaux d'art qu'ils auraient pu y avoir exécutés.

(4°.) Le gouvernement ne sera pas tenu, au moment de cette remise, de maintenir les baux dont la durée excéderait celle de la concession, et les indemnités que pourraient avoir à réclamer les fermiers, en cas d'éviction, seront à la charge des concessionnaires.

(5°.) Il sera dressé, aux frais de l'adjudicataire, un plan en quadruple expédition, faisant connaître l'état des lieux tels qu'ils existent actuellement avant l'exécution des travaux. Ce plan indiquera de plus, les alignemens des culées afin de pouvoir constater, dans le cas où, par suite de ces alignemens, le pont ne devrait pas s'appuyer sur la rive actuelle, l'influence des travaux du pont sur la formation des attérissemens. Une expédition de ce plan sera jointe à l'ordonnance de concession, une autre sera déposée dans les bureaux de l'administration des ponts et chaussées, la troisième dans les archives de la préfecture, et la quatrième dans les bureaux des l'administration des domaines.

Ce cahier des charges présente en outre les circonstances locales suivantes :

Largeur du débouché, déduction faite des points d'appui.	1re. partie pour le grand bras.	280	340m,00
	2e. part. pour le petit bras	60	
Hauteur de la surface inférieure du tablier, au-dessus de la crue de 1790 pour les deux parties.	Près des culées.		1m,00
	Au milieu de chaque pont.		2m,00
Hauteur de la route, dans l'île, au-dessus de la même crue.			1m,00
Profil de cette route et de l'avenue, du côté de Cosne.	Largeur en couronne.		8m,00
	Largeur de la chaussée.		4m,00
	Largeur des fossés en gueule.		1m,00
Pente *maximum* des rampes et par mètre.	Comme avenues du pont.		0m,04
	— rampe de communication.		0m,05
Cautionnement.			30,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	cent.
Une personne chargée ou non.	»	10
Cavalier sur cheval ou mulet, valise comprise.	»	25
Cheval ou mulet chargé, non compris le passage du piéton.	»	20
Idem non chargé.	»	15
Ane ou ânesse chargés.	»	15
Idem non chargés.	»	12 ½
Cheval, mulet, bœuf, vache, âne employés au labour ou allant au pâturage.	»	12 ½
Idem destinés à la vente.	»	20
Veau ou porc.	»	10
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies et de dindons.	»	05
Moutons, brebis, etc., allant au paturage.	»	02 ½
Conducteur de chevaux, mulets, etc.	»	10

	fr.	c.
Voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris.	1	25
Idem à quatre roues, avec un cheval ou mulet, conducteur compris.	1	75
Idem à quatre roues, avec deux chevaux ou mulets, conducducteur compris.	2	50
Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied.		
Patache et charrette vide attelée d'un cheval, conducteur compris.	»	65
Charrette chargée, attelée d'un seul cheval, mulet, ou deux bœufs, conducteur compris.	1	25
Idem avec deux chevaux ou mulets, ou quatre bœufs, conducteur compris.	1	50
Idem avec trois chevaux, mulets, ou six bœufs, conducteur compris.	2	10
Idem chargée, attelée d'un cheval ou deux bœufs, servant au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, y compris le conducteur.	»	60
Idem à vide.	»	40
Idem chargée ou non, attelée d'un âne ou ânesse, y compris le conducteur.	»	40
Chariot de roulage à quatre roues, chargé et attelé d'un cheval, conducteur compris.	1	30
Idem à deux chevaux.	1	90
Idem à trois chevaux.	2	30
Idem à vide, attelé d'un cheval, conducteur compris.	»	70
Il sera payé par chaque cheval, mulet ou paire de bœufs excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, voiture vide ou chargée.	»	30
Et par âne ou ânesse, le droit fixé pour les ânes ou ânesses non chargés.	»	12 $\frac{1}{2}$

Suivent les exceptions ordinaires.

Paris, le 12 août 1831.

Le conseiller d'état directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CXXX.)

[23 avril 1832.]

Moulins et usines. — (Sr. Estabel). *Compétence administrative; c'est à l'administration qu'il appartient d'accorder les autorisations nouvelles ou de modifier les anciennes, et de préparer les règlemens y relatifs.*

Le sieur Estabel s'est pourvu par la voie contentieuse contre deux arrêtés du préfet du Nord, des 27 septembre 1827 et 22 février 1828, et une décision ministérielle du 26 janvier précédent, rendus à l'égard des moulins qu'il possède sur la rivière de Selle, dans la commune de Noyelles.

Ces moulins, vendus par l'état comme propriété nationale, étaient depuis longues années l'objet des plaintes de l'autorité locale, des riverains et du propriétaire de l'usine supérieure: ces plaintes se fondaient sur la hauteur excessive à laquelle les eaux étaient retenues et sur les dommages publics et particuliers qui en résultaient.

Pour y remédier, le préfet, sur le rapport des ingénieurs, a prescrit par un premier arrêté l'abaissement de cette retenue et divers travaux et dispositions propres à faciliter l'écoulement des eaux, notamment l'établissement d'un déversoir.

Cet arrêté a été approuvé par la décision précitée avec une modification faite dans l'intérêt du réclamant, et qui consistait à réduire de six à quatre le nombre des nouvelles vannes de décharge dont l'établissement était également ordonné. Cette modification a donné lieu au second arrêté du préfet.

Déférés l'un et l'autre au conseil d'état, de même que la décision approbative, le réclamant a fait valoir, soit d'anciens titres, soit les droits que lui donne la vente, faite par l'état, des moulins dont il s'agit.

Mais les lois du 20 août 1790 et 6 octobre 1791 qui régissent la matière, et sous l'empire desquelles les moulins ont été vendus, n'admettent aucun droit, aucun titre, contraires à l'intérêt des riverains et des communications publiques, et c'est en s'appuyant de ces lois que le conseil d'état a constamment écarté toute prétention de la nature de celle élevée ici par le réclamant. Il a d'ailleurs été reconnu qu'il n'existait à l'égard du moulin aucun règlement, et qu'à diverses époques des changemens ont été arbitrairement apportés dans les constructions hydrauliques de ce moulin et dans le mode de jouissance des eaux.

Les conséquences, qui résultent généralement d'un état de choses semblable à celui qu'on vient de rappeler, sont telles que les usines, fort multipliées aujourd'hui, deviendraient, si elles n'étaient ramenées à ce qu'exigent les lois et règlemens, une cause permanente de dommages particuliers et de perturbation dans l'ordre public.

Le conseil d'état a donc rejeté les requêtes du sieur Estabel, en déclarant toutefois que le préfet avait prématurément ordonné par son second arrêté l'exécution immédiate des travaux, bien que cet arrêté ne soit que la conséquence de la décision approbative du premier, et qu'aux termes du décret du 22 juin 1806, le recours au conseil d'état n'ait point d'effet suspensif.

Le conseil d'état a été frappé sans doute des graves inconvéniens qui peuvent naître de l'exécution d'une décision qui entraîne la destruction de travaux souvent fort importans, et il a pensé qu'en cas de pourvoi contre cette décision il était de la sagesse de l'administration d'attendre qu'il eût été statué définitivement.

Voici l'ordonnance qui a été rendue.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Jean-Maurice Estabel, propriétaire, demeurant à Douai; ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 4 juillet 1828, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler les arrêtés du préfet du Nord, des 27 septembre 1827 et 22 février 1828, et la décision approbative du ministre de l'intérieur du 27 janvier 1828;

Vu la requête ampliative dudit sieur Estabel, enregistrée audit secrétariat général, le 22 janvier 1830, et tendant au maintien de ses premières conclusions;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, enregistrée audit secrétariat général, le 31 mars 1830, et tendant au rejet de la requête du sieur Estabel;

Vu le mémoire en réplique, du sieur Estabel, enregistré audit secrétariat général le 20 mars 1832, et tendant à ce que, par addition à ses premières conclusions, il nous plaise ordonner que les frais des travaux ne seront pas mis à sa charge, ou qu'il lui soit accordé une indemnité dans le cas où les décisions attaquées seraient maintenues;

Vu l'arrêté du préfet du Nord du 27 septembre 1827, portant règlement d'eau du moulin de Noyelles, appartenant au sieur Estabel, lequel règlement, aux termes de son article dernier, a été soumis au directeur général des ponts et chaussées, pour être approuvé, s'il y a lieu;

Vu l'approbation donnée, le 26 janvier 1828, par le

ministre de l'intérieur audit arrêté, sauf une modification à apporter à l'art. 3 en ce qui concerne les dimensions de la décharge supplémentaire;

Vu le second arrêté du préfet du Nord du 22 février 1828, qui, après avoir rectifié l'article 3 du précédent arrêté, le rend définitif avec cette modification, et charge de son exécution l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et le sous-préfet de Valenciennes, chacun en ce qui le concerne;

Vu les rapports et avis d'ingénieurs, les plans des lieux et autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Ouï Me. Piet, avocat du sieur Estabel;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur la compétence :

Considérant qu'en matière d'usines il n'appartient qu'à nous d'accorder des autorisations nouvelles ou de modifier les anciennes, ou de faire des règlemens d'eau; — Considérant qu'aux termes des lois sus-visées de 1790 et de 1791, l'administration est compétente pour préparer lesdits règlemens, et qu'ainsi le préfet du Nord n'a pas excédé ses pouvoirs en rendant ses arrêtés du 26 septembre 1827 et du 22 février 1828; — Considérant, néanmoins, qu'il n'aurait pas dû déclarer définitif le dernier de ses arrêtés, et en ordonner l'exécution immédiate;

Notre conseil d'état entendu,

Avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du préfet du Nord, du 22 février 1828, est annulé pour excès de pouvoir, dans la disposition qui en ordonne l'exécution, sauf aux parties intéressées à se pourvoir devant l'administration pour obtenir de nous le règlement d'eau qui peut leur être nécessaire.

2. Le surplus de la requête du sieur Estabel est rejeté.

(N°. CXXXI)

[3 mai 1832.]

Travaux en rivière. — (Sr. Soulé). *L'administration a droit de faire un règlement sur une rivière non navigable et non flottable. — Mais les contestations et les contraventions qui peuvent alors survenir et qui concernent des intérêts privés sont du ressort des tribunaux.*

Une affaire analogue à celle rappelée dans les *Annales* (1re. année, page 147) a été soumise au conseil d'état et vient d'y être jugée d'après les mêmes règles et les mêmes principes.

Le sieur Soulé possède des propriétés sur l'une des rives de l'Adour dans le département des Hautes-Pyrénées. Sur la rive opposée se trouve un terrain appartenant à la commune d'Aureilhan.

Le sieur Soulé, pour se garantir des ravages de cette rivière, a fait des travaux défensifs : le maire s'en est plaint ; il les a présentés comme nuisibles aux propriétés de sa commune ; le préfet a accueilli cette plainte et prescrit la destruction des travaux. Son arrêté a été confirmé par décision du ministre de l'intérieur, du 9 novembre 1827.

L'arrêté et la décision ont été déférés au conseil d'état par le sieur Soulé ; il a soutenu dans ses requêtes que, l'Adour n'étant ni navigable ni flottable, l'affaire était du ressort des tribunaux, et qu'il leur appartenait de prononcer selon les règles du droit commun.

L'administration a été consultée sur ce pourvoi : mais c'est vainement qu'elle a fait observer que, bien qu'il s'agisse ici d'une rivière qui ne fait pas partie du domaine public, elle avait, aux termes des lois qui régissent la matière, le droit d'intervenir dans toutes les entreprises suceptibles d'altérer le cours naturel des eaux et d'empêcher qu'elles ne se répandent sur les propriétés riveraines ; c'est vainement aussi que l'administration s'est appuyée ici des obligations imposées, dans l'intérêt de l'agriculture, aux propriétaires de terrains en nature de marais, par la loi du 16 septembre 1807, sur les desséchemens.

Le conseil d'état, d'après les conclusions du ministère public, considérant que l'Adour n'est ni navigable ni flottable ; que déjà un premier arrêté du préfet détermine à l'égard de cette rivière des dispositions réglementaires d'utilité générale, et qu'il s'agit de statuer, soit sur des questions d'intérêt privé résultantes de l'application de ce réglement, soit sur des contraventions aux mesures qu'il prescrit, a annulé l'arrêté et la décision précités et renvoyé les parties devant les tribunaux ordinaires.

Voici le texte de cette ordonnance :

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes introductive et ampliative enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, les 5 et 24 août 1829, par lesquels le sieur Soulé, docteur en médecine et propriétaire à Tarbes, se pourvoit contre une décision du ministre de l'intérieur, en date du 9 novembre 1827, confirmative d'un arrêté du préfet des Hautes-Pyrénées, en date du 13 avril précédent, lequel a disposé que ledit sieur Soulé serait tenu de détruire et enlever comme offensifs et nuisibles aux propriétés de la rive droite de l'Adour, notamment à un terrain appartenant à la commune d'Aureilhan, tous les épis et autres ouvrages établis par le requérant pour défendre sa propriété située sur la rive gauche du fleuve; lesdites requêtes tendant à ce qu'il nous plaise annuler ladite décision comme incompétemment rendue, et renvoyer les parties devant les tribunaux civils; subsidiairement, et, dans le cas où la matière serait considérée comme administrative, annuler cette même décision en ce qu'elle ordonne la destruction desdits ouvrages;

Subsidiairement encore ordonner que, par experts choisis par les parties intéressées, il sera procédé à un nouvel examen des ouvrages dont il s'agit, à l'effet de constater s'ils ont causé directement et exclusivement les dommages soufferts par les propriétaires de l'autre rive, et condamner les adversaires à tous dommages-intérêts et dépens;

Vu la décision ministérielle attaquée, et l'arrêté du préfet en date du 13 avril 1827;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur du 7 novembre 1829;

Vu les pièces ci-après énoncées, adressées par le préfet du département des Hautes-Pyrénées, à notre garde des sceaux, qui les a transmises à notre conseil d'état, savoir:

(1°.) Le mémoire de la commune d'Aureilhan, par

lequel il est conclu au rejet des requêtes du sieur Soulé et à la confirmation de la décision attaquée;

(2°.) La lettre du préfet, en date du 24 novembre 1831, par laquelle il appuie les conclusions de ce mémoire;

(3°.) L'arrêté rendu par l'un des prédécesseurs de ce magistrat, en date du 8 février 1819, portant rectification du lit de l'Adour, et le plan dressé en conformité de cette décision;

(4°.) La délibération du conseil municipal d'Aureilhan, du 12 février 1827, et le rapport fait, le 29 mars suivant, par l'ingénieur en chef du département des Hautes-Pyrénées;

Ensemble toutes les autres pièces jointes au dossier;

Vu les lois et règlemens de la matière;

Ouï Me. Lanvin, avocat du sieur Soulé;

Ouï M. Germain, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que l'arrêté du 8 février 1819, par lequel a été rectifié le lit de l'Adour, a été pris dans un but d'utilité générale; que ses dispositions, qui ne sont attaquées par aucune des parties en cause, constituent un règlement administratif, relatif au cours de ladite rivière, qui n'est navigable ni flottable au point litigieux; —Considérant que par son arrêté du 13 avril 1827, le préfet a statué soit sur les contestations d'intérêt privé entre le sieur Soulé et la commune d'Aureilhan, nées au sujet de l'application du règlement, soit sur des contraventions aux dispositions de ce même règlement, contestations et contraventions dont le jugement appartient aux tribunaux ordinaires;

Notre conseil d'état entendu,

Avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté du 13 avril 1827; ensemble la décision confirmative du ministre de l'intérieur, du 9 no-

vembre 1827, sont annulés; les parties sont renvoyées devant les tribunaux ordinaires.

2. La commune d'Aureilhan est condamnée aux dépens.

(N°. CXXXII.)

[25 mai 1832.]

Concession de péage (Pont de la rue des Saints-Pères). — *Les lettres du directeur général des ponts et chaussées ne constituent pas des décisions attaquables par la voie contentieuse. — Une adjudication n'est définitive qu'autant qu'elle a été approuvée par le gouvernement.*

Louis-Philippe, etc.

Vu les requêtes à nous présentées au nom du sieur Colin, entrepreneur de travaux publics, lesdites requêtes enregistrées au secrétariat général de notre conseil d'état, les 6 et 28 octobre 1831, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler les décisions du directeur général des ponts et chaussées, en date des 12 août et 9 septembre 1831, et le recevoir opposant à l'ordonnance royale du 11 octobre, même année, qui ont déclaré nulle l'adjudication qui lui avait été passée, le 12 juillet 1831, de la construction d'un pont suspendu sur la Seine, vis-à-vis la rue des Saints-Pères; ce faisant, déclarer que ladite adjudication produira son effet;

Subsidiairement, dans le cas où lesdites décisions ou ordonnances seraient réputées une résiliation définitive de son adjudication, ordonner que l'exposant sera indemnisé du gain légitime dont il a été privé;

Vu l'ordonnance de soit communiqué au sieur de Rangot, à laquelle celui-ci n'a pas répondu dans les délais du règlement;

Vu la réponse de notre ministre du commerce et des travaux publics, sous la date du 5 décembre 1831, en

réponse à la communication qui lui a été donnée de ladite requête, et par laquelle il conclut à son rejet ;

Vu la replique du sieur Colin, enregistrée le 14 janvier 1832, persistant dans ses premières conclusions ;

Vu le procès-verbal d'adjudication, en date du 12 juillet 1831, du pont à construire sur la Seine à Paris, en face du guichet du Louvre et près la rue des Saints-Pères ;

Vu le cahier des charges de la construction dudit pont ;

Vu les deux décisions et l'ordonnance royale attaquées ;

Vu toutes les pièces respectivement fournies et jointes au dossier ;

Ouï Me. de Tourville, avocat du sieur Colin ;

Ouï M. de Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Sur le chef des conclusions, tendant à l'annulation des lettres du directeur général des ponts et chaussées, qualifiées par le requérant de décision du ministre des travaux publics, dont le requérant demande l'annulation, et sur les conclusions subsidiaires tendant à une allocation de dommages et intérêts ;

Considérant que lesdites lettres ne constituent pas une décision contre laquelle on puisse se pourvoir par la voie contentieuse.

Sur l'opposition à l'ordonnance royale du 11 octobre 1831 :

Considérant que l'adjudication d'un pont avec péage n'est définitive qu'autant qu'elle est approuvée par le gouvernement ;

Que cette règle a été rappelée dans l'espèce par l'article 14 du cahier des charges, et par le procès-verbal du 12 juillet 1831 ;

Que l'adjudication passée au sieur Colin par le procès-verbal, pour un pont suspendu, n'ayant pas été approuvée par le gouvernement, il est sans droit et sans qualité

pour attaquer l'ordonnance du 11 octobre 1831, qui accepte la soumission faite par le sieur Rangot, pour un pont fixe.

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La requête du sieur Colin est rejetée.

(N°. CXXXIII.)

[25 mai 1832.]

Moulins et usines. — (Sr. Phulpin). — *Quels que soient les actes et jugemens entre les parties, c'est à l'administration qu'appartient d'autoriser dans l'intérêt de l'industrie, l'usage et l'emploi des eaux et de la pente d'une rivière.*

Les sieurs Dieudonné Apté, Petit-Didier et Valhey possèdent dans la ville de Saint-Dié, département de la Meurthe, sur un canal qui traverse cette ville, plusieurs usines appelées les *Grands-Moulins.*

Par ordonnance du roi du 30 août 1828, les sieurs Phulpin frères ont été autorisés à établir au bord du même canal et au-dessous de ces usines une filature de coton. Cette ordonnance a été l'objet d'un pourvoi au conseil d'état de la part des sieurs Apté et consorts. Ils ont avancé dans leurs requêtes que le canal avait été creusé de mains d'hommes dans l'intérêt des Grands-Moulins et qu'il constituait en leur faveur une propriété privée, qu'ainsi ce canal se trouvait placé hors de la juridiction administrative. Ils ont prétendu d'ailleurs que le nouvel établissement autorisé retenait les eaux de manière à en ralentir le cours et à nuire ainsi à l'action de leurs usines.

Mais déjà, et avant même que l'ordonnance attaquée eût été rendue, une procédure civile était commencée. Le juge de paix de Raou-l'Étape, saisi d'une action au possessoire, tout en reconnaissant que le litige était du ressort des tribunaux, ajoutait aux motifs sur lesquels se fonde le jugement qu'il a rendu, *sauf les droits de l'administration dans le domaine de laquelle reste la fixation définitive de la hauteur des eaux pour le service des usines, parce que cette hauteur des eaux qui n'est point dans le commerce, n'est par conséquent point prescriptible et ne peut être maintenue au possessoire que sous cette réserve* (1).

(1) Ce jugement est conforme à la jurisprudence de la Cour de cassation. *Voir* les *Annales*, 2e. année, pag. 147 (affaire Adeline et Martin).

Les pièces de l'affaire communiquées au ministre de l'intérieur ont été examinées avec une attention particulière. Il est résulté de cet examen : que le canal dont il s'agit tire les eaux dont il est alimenté de la rivière flottable de Meurthe ; qu'il est flottable aussi, et depuis un temps immémorial ; qu'on ne peut dès lors présenter ce canal comme une propriété privée, réservée à l'usage exclusif des Grands-Moulins ; qu'il rentre au contraire dans la catégorie des cours d'eau d'un usage public et qu'il demeure comme tel soumis à l'autorité des lois et réglemens sur la matière.

Dans cet état de choses, toute la difficulté se réduisait à la question de savoir si les eaux, retenues ainsi que le permet l'ordonnance précitée ; nuisaient aux usines supérieures et s'il avait été satisfait aux dispositions qu'elle prescrit.

Les renseignemens fournis à ce sujet établissent que toutes les constructions hydrauliques de la filature sont exactement conformes à ce qui est ordonné, et que le ralentissement que les Grands-Moulins éprouvent dans leur marche, doit être attribué à des causes indépendantes de l'existence de la filature.

Précédemment le tribunal civil de Saint-Dié avait reconnu et déclaré également que les œuvres nouvelles qui ont eu lieu de la part des sieurs Phulpin n'avaient pu nuire à l'écoulement des eaux ni dés lors aux intérêts des demandeurs.

Voici l'ordonnance qui est intervenue, le 25 mai dernier, sur toute cette affaire.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête introductive des sieurs Dieudonné Apté, Joseph Petit-Didier, Jean-Baptiste Valhey, et Jean Petit-Didier, négocians, demeurant à Saint-Dié (Vosges), leur requête ampliative, réplique et observations enregistrées au secrétariat général du conseil d'état, les 13 juin et 24 juillet 1829, 25 mai 1830 et 20 septembre 1831, tendant à ce qu'il nous plaise :

(1°.) Annuler une ordonnance royale du 30 août 1828, qui a autorisé les sieurs Phulpin frères à établir une filature sur le canal de dérivation de la Meurthe, qui fait mouvoir cette usine et celle des sieurs Apté et consorts, en ce que ladite ordonnance serait contraire à des jugemens intervenus entre les parties, ayant acquis la force de chose jugée : on explique cette même ordonnance de manière à ne rien préjuger sur les droits respectifs des parties ;

(2°.) Subsidiairement, sans s'arrêter à l'avis de l'ingénieur

de l'arrondissement de Saint-Dié, en date du 3 mai 1831, avant faire droit, ordonner qu'un ingénieur étranger au département des Vosges soit chargé de vérifier en présence des parties, ou elles dûment appelées, si les concessionnaires de l'ordonnance attaquée se sont exactement conformés aux conditions qu'elle imposait et s'ils ne se sont pas livrés à des travaux nuisibles aux usines des exposans, pour, sur le vu de sa relation, être ensuite statué définitivement ce qu'il appartiendra;

(3°.) Et condamner les sieurs Phulpin aux dépens.

Vu l'ordonnance de soit communiqué, en date du 20 avril 1829, et le mémoire en défense du sieur Charles-Léonard Phulpin, négociant à Saint-Dié, enregistré audit secrétariat général, le 4 mars 1830, par lequel le sieur Phulpin conclut à ce qu'il plaise débouter les sieurs Apté et consorts de leur opposition à l'ordonnance du 30 août 1828, et les condamner aux dépens;

Vu l'ordonnance royale du dit jour, 30 août 1828;

Vu le rapport de l'ingénieur de l'arrondissement de Saint-Dié, du 3 mai 1831, approuvé par l'ingénieur en chef du département des Vosges;

Vu la lettre du préfet de ce département, en date du 20 du même mois de mai;

Vu la lettre de notre ministre du commerce et des travaux publics, en date du 22 juillet 1831;

Vu le plan des lieux dressé par l'ingénieur de Saint-Dié;

Ensemble toutes les pièces jointes au dossier;

Vu les lois et règlemens de la matière;

Ouï Me. Tourville, pour Me. Crémieux, avocat des demandeurs;

Ouï Me. Déche, avocat des sieurs Phulpin;

Ouï M. Marchand, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur l'exception d'incompétence :

Considérant que le canal dont il s'agit dérive de la

Meurthe, rivière navigable et flottable avec trains et radeaux au point de la dérivation; que dès lors et quels que soient d'ailleurs les actes et jugemens faits et rendus entre les parties, il appartenait à l'autorité royale d'autoriser comme elle l'a fait, par l'ordonnance du 30 août 1828, l'établissement sur ce canal de la filature des sieurs Phulpin;

Sur les conclusions subsidiaires des sieurs Apté et consorts;

Considérant que, des rapports de l'ingénieur et des autres pièces susvisées, il appert que, les faits de la cause étant suffisamment éclaircis, il est inutile de faire procéder à une nouvelle vérification des lieux contentieux;

Considérant que de l'instruction de l'affaire, reconnue complète, il résulte :

(1°.) Que les sieurs Phulpin frères se sont conformés aux presciptions de ladite ordonnance;

(2°.) Que les travaux par eux faits n'ont point causé le dommage allégué par les sieurs Apté et consorts;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les requêtes des sieurs Apté, Petit-Didier et Valhey sont rejetées. Ils sont condamnés aux dépens.

Cette ordonnance consacre, à l'égard des rivières et autres cours d'eau qui font partie du domaine public, le principe d'après lequel les actes et jugemens faits et rendus entre les parties ne peuvent paralyser, dans les mains du gouvernement, le droit qui lui appartient de régler l'emploi et l'usage des eaux et d'autoriser de nouveaux établissemens, s'il le juge à propos.

(N°. CXXXIV.)

[25 mai 1832.]

Indemnités (Sr. Blaudin-Vallière). — *Les faits qui sont connexes à l'expropriation doivent être appréciés par*

les tribunaux d'après la loi du 8 *mars* 1810. — *Les faits qui sont indépendans de l'expropriation doivent être jugés administrativement aux termes de la loi du* 16 *septembre* 1807.

Louis-Philippe, etc.

Vu la lettre en date du 8 mai 1832, par laquelle notre garde des sceaux, ministre de la justice, a transmis au secrétariat général de notre conseil d'état, un arrêté de conflit, en date du 12 avril 1832, par lequel le préfet du département de la Nièvre a élevé le conflit d'attributions dans une contestation survenue entre l'administration et le sieur Blaudin-Vallière, et dont est saisi le tribunal de première instance de Nevers;

Vu l'état des indications détaillées des objets d'indemnité due pour acquisition et dommages nécessités par les travaux de la route royale n°. 79, ledit état adressé, le 9 mars 1831, par le préfet de la Nièvre, au sieur Blaudin-Vallière, propriétaire;

Vu les observations dudit propriétaire, inscrites sur cet état;

Vu l'assignation donnée, le 16 avril 1831, au préfet de la Nièvre, par ledit propriétaire, devant le tribunal de Nevers, à l'effet d'obtenir, outre l'indemnité à lui due pour une nouvelle portion de terrain englobée dans la route, une indemnité proportionnée au dommage qu'il prétend éprouver par suite :

(1°.) De l'éboulement d'un talus sur lequel une vigne est plantée;

(2°.) De l'avancement de la route vers ses bâtimens et dépendances;

(3°.) De la difficulté d'aborder lesdits bâtimens;

(4°.) De l'impossibilité d'exploiter plusieurs terres labourables à cause de l'exhaussement du sol de la route, etc.;

Vu le jugement du 16 août 1831, qui a ordonné une expertise;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet, le 12 mars 1832;

Vu le jugement du 2 avril 1832, par lequel le tribunal de Nevers a rejeté ce déclinatoire;

Vu l'arrêté de conflit du 12 avril 1832;

Vu toutes les autres pièces jointes au dossier, et notamment les observations du sieur Blaudin-Vallière;

Vu les lois des 8 mars 1810 et 16 septembre 1807;

Vu les ordonnances du 1er. juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que c'est aux tribunaux civils qu'il appartient de régler les indemnités qui peuvent être dues pour les dommages et dépréciations qui sont une conséquence directe des expropriations actuelles ou antérieures; mais qu'il n'appartient qu'à l'administration d'apprécier les effets et les conséquences d'un travail d'utilité publique, exécuté d'après ses ordres, et de déterminer les indemnités relatives au dommage qui ne résultent pas de l'expropriation;

Considérant, dès lors, qu'il y a lieu de distinguer, dans l'espèce, entre les faits qui sont connexes à l'expropriation et doivent être réglés d'après la loi du 8 mars 1810, et les faits qui en sont indépendans, et doivent être réglés conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est confirmé, en tant qu'il revendique, pour l'autorité administrative, le règlement des indemnités réclamées pour les prétendus dommages causés au sieur Blaudin-Vallière, soit par l'effet du nouvel alignement de la route, soit par suite de l'irruption des eaux de cette route vers les bâtimens du sieur Blaudin-Vallière, soit par la difficulté actuelle d'accéder au cours de la ferme, à la fontaine de ladite ferme ou

au chemin d'exploitation des champs Chalaire et de Bruyère.

2. Le jugement du tribunal de Nevers ci-dessus visé est considéré comme non avenu, seulement en ce qu'il a retenu la décision à rendre sur tous les points de contestation spécifiés dans l'article précédent.

3. L'arrêté de conflit est annulé dans le surplus de ses dispositions.

(N°. CXXXV.)

[6 juin 1832.]

Desséchemens (marais de Bourgoin). — *Nomination d'un syndicat provisoire chargé de poursuivre l'exécution des engagemens contractés par le cessionnaire desdits marais.*

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu la transaction passée, le 7 août 1807, entre les concessionnaires et cessionnaires des marais de Bourgoin, département de l'Isère, d'une part, et les communes intéressées, d'autre part, pour le desséchement desdits marais;

Vu le décret du 22 octobre 1808, approbatif de ladite transaction;

Vu la loi du 16 septembre 1807, et particulièrement les art. 26 et 27;

Vu la délibération de l'assemblée des maires des communes intéressées, en date du 13 août 1831, et le projet de règlement adopté par le préfet du département de l'Isère, le 26 du même mois;

Considérant que le concessionnaire des marais de Bour-

goin se refuse à remplir les dispositions de l'article de ladite transaction qui met à perpétuité à sa charge l'entretien et la réparation de tous les travaux de desséchement;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera formé un syndicat provisoire qui sera chargé de poursuivre par toutes les voies de droit contre les concessionnaires des marais Bourgoin, de la Verpillière, du Bouchage et de Brangne, leurs cessionnaires ou autres représentans, l'exécution des articles 2, 19 et 20 de la transaction du 7 août 1807.

2. Ce syndicat se réunira à Bourgoin. Il sera composé de sept membres nommés par le préfet, sur la présentation de quatorze candidats par l'assemblée des maires de toutes les communes intervenues au traité du 7 août 1807.

Cinq membres seront pris, sans distinction de localité, dans les communes de l'arrondissement de la Tour du Pin qui sont intéressées aux marais, et deux dans celles de l'arrondissement de Vienne; dans le nombre des membres attribués à l'arrondissement de la Tour du Pin, il y aura un propriétaire pour représenter les particuliers intéressés au même titre que les communes au desséchement.

3. Le préfet désignera deux d'entre les syndics qui devront remplir les fonctions de directeur et de directeur adjoint.

Le directeur et, en son absence, le directeur-adjoint convoqueront la commission syndicale toutes les fois qu'il le jugeront nécessaire aux intérêts de la communauté.

4. Les fonctions du directeur, directeur-adjoint et syndics sont gratuites.

5. Le syndic directeur rendra compte de sa gestion à la commission syndicale; 15 jours après avoir entendu ce rapport, la commission syndicale convoquera l'assemblée

des communes et lui soumettra le compte rendu par le syndic directeur.

Il sera dressé procès-verbal de la délibération de cette assemblée, pour être transmise au préfet, qui ordonnera ce qu'il appartiendra.

6. Dans le cas où les concessionnaires ou leurs ayant-causes se refuseraient à faire exécuter des travaux dont la nécessité et l'urgence seraient reconnues par le préfet, sur la proposition du syndicat, le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, le préfet pourra autoriser la commission syndicale à faire exécuter ces travaux et à percevoir sur les communes et autres propriétaires des marais, en proportion de leur intérêt, les taxes nécessaires pour couvrir cette dépense, sauf le recours en remboursement et en dommages et intérêts à exercer par les voies de droit contre les concessionnaires ou leurs représentans.

7. Lorsque les questions contentieuses pendantes soit devant les tribunaux, soit devant l'autorité administrative, auront été jugées, il nous sera présenté un projet de règlement tendant à organiser d'une manière définitive en communauté les communes et particuliers intéressés à la conservation du desséchement.

(N°. CXXXVI.)

[6 juin 1832.]

Travaux pour la défense des rives (Rhône). — *Syndicat. — Nomination de syndics. — Leur mission. — Diverses classes contributives. — Projets, travaux, payemens et règlemens de compte.*

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu le projet de règlement présenté au nom des propriétaires intéressés à la conservation de la rive gauche du Rhône à l'aval d'Avignon, depuis le bâtiment, dit la Petite-Hôtesse, jusqu'à l'île de Courtine, département de Vaucluse;

Vu les observations de l'ingénieur en chef, du 8 juillet 1831;

Vu l'arrêté du préfet, du 27 octobre 1831;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que l'intérêt des propriétaires des terres formant la rive gauche du Rhône, à l'aval d'Avignon, entre la Petite-Hôtesse et l'île de Courtine, réclame depuis long-temps la formation d'un syndicat;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Il sera formé un syndicat pour l'exécution des travaux de défense de la rive gauche du Rhône, en aval de la ville d'Avignon, depuis la Petite-Hôtesse jusqu'à l'île de Courtine.

2. Ce syndicat sera composé de cinq membres nommés par le préfet, parmi les propriétaires intéressés et pris dans chacune des trois classes dont il sera parlé ci-après, *art.* 9.

3. Un des syndics sera élu comme directeur, un autre comme adjoint au directeur, et les trois autres comme conseillers.

4. Ils seront renouvelés par cinquième d'année en année, dans l'ordre et aux époques ci-après fixés:

Le cinquième syndic, d'après l'ordre de nomination, sera renouvelé la seconde année de la formation du syndicat;

Le quatrième syndic le sera la troisième année;

Le troisième syndic, la quatrième année;

L'adjoint au directeur, la cinquième année;

Et le directeur la sixième année.

Les membres sortant seront rééligibles.

5. Le directeur aura, en cette qualité, la surveillance générale des intérêts du syndicat et du dépôt des plans, tableaux indicatifs, registres et autres papiers. — En cas d'absence, il sera remplacé de droit par l'adjoint.

6. Il y aura un secrétaire attaché au syndicat qui le nommera et fixera son traitement et ses frais de bureau. — Il pourra être chargé, sous inventaire, du dépôt des plans et autres pièces du syndicat.

7. Le syndicat est chargé spécialement :

(1°.) De veiller aux intérêts généraux de l'association, et de la représenter devant les autorités compétentes;

(2°.) De fixer la dépense commune annuelle et sa répartition;

(3°.) De veiller à la conservation et à l'entretien des ouvrages de dépense existans, et de provoquer l'exécution de ceux qui lui paraîtraient nécessaires;

(4°.) De faire exécuter les travaux à la charge de l'association selon les besoins des localités et en raison des fonds y affectés;

(5°.) De provoquer l'assemblée générale des intéressés en cas d'accidens extraordinaires qui exigeraient des travaux d'urgence pour lesquels les fonds en caisse et les moyens annuels seraient insuffisans, afin d'y suppléer par une cotisation extraordinaire.

Les délibérations du syndicat seront soumises à l'approbation du préfet par l'intermédiaire du maire, qui donnera son avis.

8. Chaque propriétaire contribuera à la dépense commune selon la contenance de la propriété et la classe à laquelle il appartiendra.

9. Les propriétés qui devront contribuer aux dépenses de l'association du Rhône, seront divisées en trois classes. — La limite de ces classes et la proportion dans laquelle chacune d'elles devra contribuer aux dépenses, seront fixées provisoirement par la commission syndicale.

La délibération prise à cet égard par le syndicat sera publiée et déposée à la mairie pendant un mois; si elle ne donne lieu à aucune réclamation, elle sera soumise à l'approbation du préfet. Dans le cas contraire, il sera statué définitivement sur la délimitation et la proportion contributive de chaque classe, par une commission spéciale, conformément aux art. 33 et 34 de la loi du 16 septembre 1807.

Dans le cas où il serait nécessaire d'exécuter des travaux de dessèchement et d'assainissement ou d'une toute autre nature que ceux relatifs à la défense proprement dite du territoire qui fait partie de l'association, contre les effets des eaux du Rhône, le syndicat fera aussi le classement des propriétés qui devront y contribuer, et déterminera la proportion suivant laquelle la dépense devra être répartie entre ces classes; en cas de réclamations, ce travail sera fait par une commission spéciale.

10. Les trois classes contribueront toutes ensemble à la dépense commune, mais dans des proportions différentes, comme il est dit ci-dessus.

11. Le receveur du syndicat sera nommé par le préfet sur la proposition du syndicat. Le syndicat déterminera la nature et le montant du cautionnement à fournir par le receveur et la quotité de la remise qui lui sera allouée. Ce receveur sera responsable du défaut de payement des taxes dans le délai fixé à moins qu'il ne justifie des poursuites qu'il aura faites en temps utile contre les redevables en retard.

12. Le directeur du syndicat aura un crédit annuel de 300 fr. pour des réparations urgentes et imprévues, mais il ne pourra disposer de cette somme qu'après une délibération prise par le syndicat. Cette délibération n'aura pas besoin d'être soumise à l'approbation de l'autorité supérieure.

Le receveur paiera, sur la simple quittance du direc-

teur, à l'appui de laquelle il y aura la délibération du syndicat.

13. Aucune autre dépense ne sera faite sans une délibération préalable, signée par le directeur et les autres membres composant le syndicat en majorité, et approuvée par l'autorité supérieure.

Il faudra toujours trois membres des cinq composant le syndicat, pour qu'elle soit valable.

Les délibérations du syndicat seront transcrites sur un registre particulier; elles contiendront les motifs de la résolution qui y sera prise, la désignation des travaux à effectuer et une évaluation approximative de la dépense.

14. Les travaux d'urgence pourront être exécutés sur-le-champ par l'ordre du directeur qui sera tenu d'en rendre compte au préfet.

Le préfet pourra suspendre l'exécution des travaux, s'il le juge nécessaire, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef.

15. L'association emploîra tous les moyens propres à la conservation du chemin de halage et des autres travaux à exécuter sur les bords du Rhône pour garantir les propriétés comprises dans le syndicat.

16. Le directeur sera obligé de remettre au receveur, pour les travaux d'urgence prévus par l'art. 12, aussitôt après qu'ils auront été exécutés, les feuilles d'attachement constatant l'état de la dépense. Le receveur ne pourra payer aucune autre somme pour de nouveaux travaux d'urgence, si le directeur n'a pas fourni l'état ci-dessus prescrit.

17. Les payemens d'à-compte pour les travaux d'entretien seront faits en vertu de mandats du directeur, délivrés sur le certificat de l'adjoint au directeur et d'un autre membre du syndicat, le troisième par ordre de nomination.

Les payemens définitifs s'effectueront sur les mandats

du directeur, délivrés d'après un certificat des deux syndics ci-dessus désignés et sur le procès-verbal de réception des travaux, lequel sera dressé par un homme de l'art, en présence du directeur et des deux syndics.

18. Les projets des travaux extraordinaires seront rédigés par des hommes de l'art, choisis par le syndicat et agréés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

19. L'exécution des travaux extraordinaires aura lieu sous la surveillance du directeur et de son adjoint, elle sera dirigée par un conducteur spécial qui sera nommé par le préfet sur une liste présentée par le syndicat. — Les travaux seront adjugés devant le préfet, en présence du directeur, d'après le mode adopté pour ceux des ponts et chaussées; ils pourront cependant être exécutés de toute autre manière, ou adjugés au rabais sur l'avis du syndicat et celui de l'ingénieur en chef, approuvés par le préfet.

20. Les payemens d'à-compte seront faits en vertu de mandats du directeur sur le certificat du conducteur, visé par l'adjoint au directeur.

Les payemens définitifs auront lieu sur un pareil mandat auquel seront joints :

(1°.) Un procès-verbal de réception délivré par un ingénieur des ponts et chaussées, en présence du directeur, et constatant que les travaux ont été exécutés d'après les règles de l'art et conformément aux projets approuvés;

(2°.) L'état de situation définitif des travaux dressé par le conducteur et visé par un des syndics.

21. Lorsque le gouvernement contribuera dans une proportion quelconque aux travaux extraordinaires et même de simple entretien, les projets seront dressés par les ingénieurs des ponts et chaussées et exécutés sous leur surveillance, concurremment avec celle du directeur du syndicat. Les payemens d'à-compte pour la portion contributive des propriétaires seront faits en vertu de

mandats délivrés par le directeur du syndicat, sur le certificat de l'ingénieur en chef; et les payemens définitifs seront faits de la même manière en y joignant les pièces énoncées à l'article précédent, et qui, dans ce cas, devront être toutes les deux dressées par l'ingénieur de l'arrondissement.

22. Dans la dernière quinzaine du mois d'octobre, le syndicat fixera les travaux à faire l'année suivante d'après les ressources et les besoins connus de la localité.

23. Il arrêtera aussi dans la même séance, le budget de la dépense générale qui se composera, pour chaque année :

(1°.) De la dépense approximative des travaux d'entretien, réparations et ouvrages neufs à exécuter pour la portion contributive qui concernera les propriétaires intéressés;

(2°.) De 300 fr. que l'art. 12 met annuellement à la disposition du directeur;

(3°.) Du traitement et des frais de bureau du secrétaire;

(4°.) De la remise et des frais de recouvrement du receveur;

(5°.) Du traitement du conducteur des travaux;

(6°.) Enfin des centimes additionnels pour faire face aux non-valeurs de l'exercice précédent.

24. La totalité de ces divers articles de dépense sera ensuite répartie par le syndicat entre tous les intéressés, conformément aux dispositions des art. 8, 9 et 10 de la présente ordonnance.

25. Les rôles de répartition seront de suite soumis au préfet qui les rendra exécutoires, et le recouvrement en sera fait par le receveur de la manière établie pour les contributions directes.

26. Le receveur sera tenu d'acquitter les mandats délivrés dans les formes déterminées par le présent règlement; il rendra compte, dans le courant du premier trimestre de chaque année, des recettes et dépenses qu'il aura faites pendant l'année précédente; il ne lui sera pas

tenu compte des payemens irrégulierement faits; il sera soumis aux mêmes règles que les comptables des deniers publics; chaque intéressé pourra en prendre communication ou copie sans déplacement au secrétariat.

27. Le syndicat vérifiera les comptes du receveur, les arrêtera provisoirement et les soumettra au préfet pour être définitivement arrêtés par lui, sur l'avis du maire.

28. Le directeur vérifiera, lorsqu'il le jugera nécessaire, la situation de la caisse du receveur qui sera tenu de lui communiquer toutes les pièces de la comptabilité.

29. Les contestations relatives à la confection des rôles, à leur recouvrement et aux réclamations des intéressés, seront portées devant le conseil de préfecture, conformément aux dispositions des lois des 28 pluviôse an VIII et 14 floréal an XI.

30. Les honoraires, frais de voyages et autres dépenses qui seront dus aux ingénieurs et aux hommes de l'art, employés en exécution de la présente ordonnance, seront payés sur les fonds des travaux, d'après le règlement qui en sera fait, conformément aux dispositions de l'art 75 du décret du 7 fructidor an XII, portant organisation du corps des ponts et chaussées.

(N°. CXXXVII.)

[8 juin 1832].

Compétence. — Indemnités de chômage (Sr. Leclerc).— *Lorsqu'il ne s'agit pas d'expropriation soumise aux formalités de la loi du* 8 *mars* 1810; *mais d'un dommage temporaire et variable d'année en année, c'est au conseil de préfecture à en connaître.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la lettre en date du 21 mai 1832, par laquelle notre garde des sceaux, ministre de la justice, transmet à notre

conseil d'état un arrêté de conflit, en date du 27 mars 1832, par lequel le préfet du département du Cher a élevé le conflit d'attributions dans une contestation survenue entre l'état et le sieur Leclerc, et portée devant la Cour royale de Bourges;

Vu l'acte d'appel interjeté par le sieur Leclerc, le 2 novembre 1831, contre un jugement du tribunal civil de Bourges, du 25 août 1831;

Vu la signification d'un arrêt rendu par la Cour royale de Bourges, le 28 février 1832, et par lequel ladite cour a déclaré qu'elle est compétente pour statuer sur des demandes d'indemnités formées par le sieur Leclerc, contre l'administration, pour cause de perte d'eau et de chômage occasionés à son moulin de la Chappe, par suite de la construction du canal de Berry;

Vu l'arrêté ci-dessus visé, du 27 mars 1832, par lequel le préfet du département du Cher élève le conflit d'attribution contre cet arrêt;

Vu les autres pièces jointes au dossier;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 8 mars 1810, et l'ordonnance du 1er. juin 1828;

Ouï M. Marchand, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'il ne s'agit pas d'une expropriation soumise aux formalités de la loi du 8 mars 1810, mais d'un dommage temporaire et variable d'année en année, qui ne pouvait être apprécié que par le conseil de préfecture, dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris par le préfet du Cher, le 27 mars 1832, est confirmé; en conséquence l'arrêt de la cour royale de Bourges, du 28 février 1832, est considéré comme non avenu, dans les dispositions relatives aux dommages ci-dessus.

(N°. CXXXVIII.)

[29 juin 1832.]

Compétence. — Indemnités de dépréciation. — (D[lle]. Maulde). *— Lorsqu'il ne s'agit d'aucune expropriation totale ou partielle, et qu'il n'est question que d'un dommage par suite de travaux publics, l'indemnité doit être jugée administrativement.*

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté en date du 17 mai 1832, par lequel le préfet du département de la Charente a élevé le conflit d'attribution dans l'instance engagée devant le tribunal civil d'Angoulême par la demoiselle Anne Maulde contre ledit préfet comme représentant l'administration générale des ponts et chaussés.

Vu la demande formée par la demoiselle Maulde, et tendant par les motifs y déduits, à ce que le préfet de la Charente, audit nom, soit condamné :

(1°.) A remettre sa propriété dans son état primitif, ce faisant, à rendre, à l'usage de ses jardins et bâtimens, les rues, rempart et chemin dont la viabilité serait assurée à ladite propriété;

(2°.) A effectuer les travaux nécessaires pour rétablir ou consolider les bâtimens ébranlés par des extractions de terre opérées par l'administration jusque sous leurs fondemens, sinon à lui payer la somme de 12,000 fr., tant pour la valeur présumée du dommage apporté à la propriété, que pour l'indemnité du trouble qu'elle prétend éprouver dans la jouissance et les usages et servitudes qui y sont attachés, et enfin à ce qu'il soit condamné aux dépens;

Vu le déclinatoire proposé devant ledit tribunal d'An-

goulême par notre procureur près ledit tribunal, à l'audience du 21 mars 1832; par lequel il a conclu à ce que le tribunal se déclarât incompétent, et renvoyât la demoiselle Maulde à se pourvoir ainsi et devant qui elle aviserait, et à ce qu'elle fût condamnée aux dépens;

Vu le jugement rendu par ce tribunal, le 2 mai 1832, par lequel, sans s'arrêter au déclinatoire ci-dessus visé, ledit tribunal s'est déclaré compétent pour prononcer sur la demande de la demoiselle Maulde contre le préfet du département de la Charente, dans la qualité où il procédait;

Vu le dépôt du conflit d'attribution élevé par ledit préfet, ledit dépôt effectué au greffe du tribunal, le 21 mai 1832, par notre procureur auquel il en a été donné acte;

Vu les autres pièces produites;

Vu les lois des 28 pluviôse, an VIII, 16 septembre 1807 et 8 mars 1810, et les ordonnances des 1er. juin 1828 et 12 mars 1831;

Ouï M. Germain, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que la demoiselle Maulde n'avait été soumise à aucune expropriation totale ou partielle pour cause d'utilité publique, en vertu de la loi du 8 mars 1810, et que son action avait exclusivement pour objet d'obtenir une indemnité en raison du dommage qu'elle prétendait avoir éprouvé par suite des travaux faits le long et à l'encontre de sa propriété, pour l'établissement de la route départementale n°. 1, d'Angoulême à Montmoreau, et que cette action, autorisée et réglée par la loi du 16 septembre 1807, était, aux termes de ladite loi, de la compétence de l'autorité administrative;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté de conflit sus-visé du préfet du département de la Charente est confirmé.

2. Le jugement du tribunal d'Angoulême, du 2 mai 1832, est considéré comme non avenu.

(N°. CXXXIX.)

[12 mars 1831.]

Observations et demande de renseignemens au sujet des missions à donner cette année aux élèves des ponts et chaussées de 2e et de 3e classe.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, l'époque approche où des missions doivent être données aux élèves de 2e et de 3e. classe de l'école des ponts et chaussées. Ces missions remplissent le double but d'instruire les élèves et d'aider les ingénieurs des départemens; mais c'est surtout sous le premier rapport qu'il y a lieu de les désigner. Elles sont naturellement réparties en deux sections : la première, qui comprend les constructions remarquables par leur grandeur, par les difficultés qu'elles présentent, ou les circonstances extraordinaires qui s'y rapportent; la deuxième, qui comprend les ouvrages moins importans, dont l'exécution, en quelque sorte plus élémentaire et moins compliquée, offre les premières notions pratiques de l'art.

J'ai besoin de connaître très-promptement les travaux d'art des départemens où les élèves pourraient être utiles aux ingénieurs, et trouver, sous leur direction, les moyens d'ajouter à l'instruction qu'ils ont déjà. A cet effet, je désire que MM. les ingénieurs en chef me fassent connaître sommairement, en se conformant aux indications précédentes, le lieu et la nature des principales constructions qui devront avoir lieu pendant la campagne dans leurs

départemens. Je déterminerai ensuite les missions, eu égard au nombre des élèves et à l'importance relative des travaux.

Je vous prie, monsieur, de m'adresser votre réponse à la présente circulaire d'ici au 1er. avril.

Mon intention est que les élèves de 2e. et de 3e. classe qui seront envoyés en mission dans les départemens ne soient occupés que momentanément aux levées de plans ou nivellemens pour lesquels leur concours peut être nécessaire. Il est indispensable qu'ils soient attachés pendant deux mois consécutifs, au moins, à suivre spécialement quelque construction.

Le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CXL.)

[25 avril 1832].

Salaires des cantonniers et des ouvriers supplémentaires. — Nouveau mode de payement concerté avec le ministère des finances.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, le payement du salaire des cantonniers stationnaires sur les routes, et des ouvriers supplémentaires qui leur sont adjoints à divers titres, demande une promptitude et une régularité qui ne paraissent pas résulter, dans toutes les circonstances, et pour tous les départemens, de l'article 21 du règlement du 11 juin 1816, appuyé cependant par une circulaire émanée du ministère des finances, le 21 novembre suivant.

D'abord le mode de payement consacré par ce règlement ne désigne pas explicitement les ouvriers supplémentaires; ensuite il exige de MM. les receveurs géné-

raux des finances une masse d'écritures dans laquelle ces fonctionnaires ont trouvé une surcharge onéreuse et pénible. Cette dernière circonstance a même été prise en considération lors de la publication de l'instruction ministérielle du 10 septembre 1830, qui, faisant revivre le règlement du 11 juin 1816, en faveur duquel elle réclame la préférence, laisse cependant la faculté (page 41) de payer les cantonniers comme le sont les ouvriers en régie, au moyen de fonds confiés à l'avance à des conducteurs ou piqueurs du service des ponts et chaussées, qualifiés, en cette circonstance, d'agens spéciaux, par l'article 17 de l'ordonnance royale du 14 septembre 1822.

L'état actuel des choses n'offrant pas d'une part cette uniformité qui est un puissant moyen d'ordre et d'administration, et engageant d'autre part la responsabilité des agens du service des ponts et chaussées par un maniement de deniers qu'il faut leur éviter autant que possible, j'ai dû, sur les plaintes qui m'ont été faites et les observations qui m'ont été adressées, chercher, de concert avec le ministère des finances, un nouveau mode qui eût les avantages de l'ancien, sans en présenter les inconvéniens, et qui s'étendît surtout sur les cantonniers stationnaires et sur les ouvriers supplémentaires.

L'emploi de ce nouveau mode devant sinon annuler, au moins modifier, dans leurs dispositions relatives, le règlement du 11 juin 1816, et l'instruction ministérielle du 10 septembre 1830, je l'ai proposé à M. le ministre du commerce et des travaux publics qui y a donné son assentiment par décision du 22 avril courant.

Je vous invite, en conséquence, monsieur le Préfet, à vouloir bien, de concert avec M. l'ingénieur en chef de votre département, le mettre à exécution immédiatement, et m'en rendre compte, Voici en quoi il consiste :

1°. Il sera dressé par les soins de MM. les ingénieurs un état nominatif des cantonniers et ouvriers supplémen-

taires, par chacune des circonscriptions de perception communale dans laquelle ces cantonniers et ouvriers seront occupés ou désireront être payés;

2°. Chaque état ainsi établi et non encore émargé fera l'objet d'un certificat collectif de proposition de payement (formule n°. 19), par l'ingénieur en chef, et de mandat collectif par le préfet;

3°. Ces trois pièces, pour chaque circonscription de perception communale, seront remises au payeur, pour qu'il appose sur le mandat son *vu bon à payer*. Elles iront ensuite entre les mains de l'ingénieur en chef qui en fera donner avis aux ouvriers créanciers, et les remettra au receveur général des finances, afin que ce fonctionnaire les fasse parvenir, sans aucun retard et par la voie la plus prompte, au percepteur chargé du payement;

4°. Chaque cantonnier ou ouvrier, en touchant son salaire, sans frais et presque sans déplacement, au bureau du percepteur, apposera sa signature. Celui qui ne saura signer mettra une croix, rien s'il ne le peut, et, dans ces deux cas, fera apposer la signature de deux témoins, le tout dans la colonne réservée aux émargemens sur l'état nominatif qui devra, en outre, et par les soins du percepteur, être visé par le maire de la commune;

5°. Enfin, les pièces quittancées et autres à l'appui seront versées pour comptant par le percepteur au receveur particulier d'arrondissement, et par celui-ci au receveur général qui les remettra au payeur avec les autres acquits payés pour son compte; ce dernier en délivrera son récépissé comptable, et le rattachera à sa comptabilité.

Vous remarquerez, monsieur le Préfet, que, par l'adoption de ce nouveau mode, l'administration obtient l'avantage de laisser à MM. les ingénieurs toute la latitude d'action qu'ils doivent avoir sur le régime et la police des cantonniers; de faire mandater, par petite portion col-

lective, la dépense au profit des ayant-droit directement; de faire produire à l'appui des comptes du payeur les quittances des créanciers réels; de ne charger d'aucun maniement de fonds les agens du service des ponts et chaussées qui ne seront pas distraits de leurs occupations par des soins à donner au payement des salaires, et pourtant d'assurer ce payement à des époques périodiques, par l'appui et l'intervention du ministère de finances qui a déjà pris ou va prendre des mesures pour que ses agens ou préposés agissent utilement, et qu'il y ait toujours, au moment des besoins, des fonds en suffisante quantité dans la caisse des percepteurs.

Je verrai avec beaucoup de satisfaction l'emploi efficace du nouveau mode dans un service permanent, dont la marche régulière et active doit exercer tant d'influence sur la viabilité des routes.

J'adresse à MM. les ingénieurs des ampliations de la présente circulaire dont je vous prie de vouloir bien m'accuser réception.

Le conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées et des mines,
BÉRARD.

(N°. CXLI.)

Personnel.—Promotions et décisions diverses.—Retraites et décès.

1°. PROMOTIONS.

Promotion d'élèves au grade d'aspirans.

Par décision de M. le ministre du commerce et des travaux publics, *du* 29 *avril* 1832, sont élevés au grade d'aspirant-ingénieur, à dater du 1er. mai, les vingt-cinq élèves des ponts et chaussées de 1re. classe dont les noms suivent :

MM. de Montricher.
Delerue.
Lepord.
Malaure.
Drœling.
Damar.
Grellet.
Prud'homme.
de Montrond.
Guérin.
Duparc.
Houssaye.
Lambert (Léon).

MM. Joly.
Couturier.
L'Éveillé.
Goux.
Jordan.
de Gayffier.
Capella.
Maire.
Bonamy.
Beguin.
Trit.
Gigot.

Promotion d'aspirans au grade d'ingénieur ordinaire.

Par ordonnance du Roi du 27 avril 1832, sont nommés ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées de seconde classe, à dater du 1er mai, les aspirans dont les noms suivent :

MM. Garella (Joseph-Hyacinthe.
Borrel.
Bommart.
Favre.
Humann.
Coumas (Jules).
Ducos.
Hombert.
Lamarle (A.-Henri-Ernest).
Perrier.

MM. Boulangé.
de Chamberet.
Kornprobst.
Letrain.
Meynard.
de Lagallisserie.
Castagnol.
Cavalier.
Desbordes.
Sirodot.

2°. DÉCISIONS DIVERSES.

Ordonnance du roi.

26 *juin* 1832. — M. Grangent, ingénieur en chef, directeur en retraite, est nommé inspecteur divisionnaire honoraire.

Arrêtés du ministre.

4 *juin* 1832. M. Blondat, ingénieur ordinaire de première classe, est appelé dans le département de la Loire; il remplace, à la résidence de Montbrison, M. Ledure, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

idem — M. Matty de Latour, ingénieur ordinaire de première classe, est appelé dans le département de la

Haute-Saône ; il remplace, à la résidence de Vesoul M. Kreysselle, ingénieur ordinaire, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

idem — M. Joly, aspirant-ingénieur, est appelé dans le département de Tarn-et-Garonne ; il remplace *par interim*, à la résidence de Moissac, M. de Canteloube, à qui il est accordé un congé pour cause de santé.

25 *juin* 1832. — MM. de Lamarck, Schwilgué et Robin, ingénieurs ordinaires de première classe, sont attachés au service de l'administration centrale à Paris.

idem — M Girault, ingénieur ordinaire en congé, remplace M. de Lamarck dans le service du pavé de Paris.

2 *juillet* 1832. — M. Bétourné aîné, ingénieur ordinaire en congé, est appelé dans le département de la Mayenne ; il remplace, à la résidence de Mayenne, M. Lambert (Henry).

idem — M. Lambert (Henry), élève-ingénieur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, passe dans le département de l'Orne. Il remplace, à la résidence d'Argentan, M. Beaudemoulin, ingénieur ordinaire.

7 *juillet* 1832. — Sur la demande du préfet de la Seine, M. Mary, ingénieur ordinaire de 1re. classe, est autorisé à passer au service municipal de la ville de Paris.

9 *juillet* 1832. — M. Thirion, ingénieur ordinaire, actuellement dans le département de l'Aube, est appelé dans celui de la Meuse, où il remplacera, à la résidence de Bar, M. Moneuze, décédé.

idem — M. Castagnol, ingénieur ordinaire employé dans le département de Loir-et-Cher, passe dans celui de l'Aube ; il remplace M. Thirion, à la résidence de Nogent-sur-Seine.

idem — M. Guibourg, ingénieur ordinaire, actuellement dans le département de la Loire-Inférieure, rem-

place M. Castagnol dans celui du Loir-et-Cher, à la résidence de Romorantin.

Idem. — M. Renaud, ingénieur ordinaire actuellement dans le département des Vosges, passe dans celui de la Seine-Inférieure ; Il remplace à la résidence du Havre M. Schwilgué actuellement attaché à l'administration centrale.

Idem.—M. Déjardin, ingénieur ordinaire actuellement dans le département du Loiret, est appelé dans celui de Seine-et-Marne, à la résidence de Melun, où il remplace M. Robin, ingénieur ordinaire attaché à l'administration centrale.

Idem. — M. Lefort, élève-ingénieur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, actuellement attaché au canal du Rhône au Rhin, remplace M. Déjardin dans le département du Loiret, à la résidence d'Orléans.

16 *juillet* 1832. — La démission de M. Bonnet, élève de 2e. classe de l'école des ponts et chaussées, est acceptée.

30 *juillet* 1832. — M. Belin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e. classe, actuellement chargé du service d'un arrondissement, à la résidence de Moulins, est autorisé à accepter l'offre que la compagnie concessionnaire du canal de Roanne à Digoin lui a faite de se charger de la direction des travaux de ce canal exécuté aux frais, risques et périls de cette compagnie.

Idem. — M. Jordan (Auguste), aspirant-ingénieur chargé de l'arrondissement de Montluçon (Allier), passera dans l'arrondissement de Moulins. Il conservera provisoirement le service des deux arrondissemens jusqu'à ce qu'il ait été pourvu à son remplacement dans la première de ces deux résidences.

Idem. — M. Mangeot, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e. classe, qui était attaché au port de

Brest (service des ports de la marine militaire), remplacera, dans le service du canal du Rhône au Rhin, M. Lefort-Latour, élève faisant les fonctions d'ingénieur ordinaire, qui vient d'être appelé à une nouvelle destination.

3°. RETRAITES.

Ingénieurs admis à la retraite. — Ordonnance du roi du 7 juin 1832.

MM. Jousselin, inspecteur divisionnaire, à dater du. . . . 7 juin 1832.
Cordier, inspecteur divisionnaire, *idem*. . . . . . 7 juin 1832.

Grangent, ingénieur en chef directeur, *idem*. . . . . . 7 juin 1832.

4°. DÉCÈS.

M. Moneuze, ingénieur ordinaire de 1re. classe, décédé le 31 mai 1832.

(N°. CXLII.)

Classemens des routes; date et extraits des ordonnances royales y relatives.

29 *février* 1832. — La route départementale du Rhône n°. 3, d'Anse à Saint-Symphorien, sera prolongée jusqu'à la limite des départemens du Rhône et de la Loire au pont Français. Elle prendra à l'avenir la dénomination de route départementale n°. 3 d'Anse à Saint-Étienne par l'Arbresle et Saint-Symphorien.

Idem. — L'embranchement de Herry à Sancergues par Vergnon, Deux-Lyons et Saint-Martin est et demeure classé au rang des routes départementales, sous la dénomination de route départementale n°. 7 (*bis*) d'Aubigny à Sancergues par Herry.

(N°. CXLIII.)

(Extrait du *Moniteur*, du 11 septembre 1832.)

Note sur les chemins de fer, les canaux et les voies de terre.

Les chemins de fer paraissent destinés à exercer une grande influence sur les progrès de notre civilisation et de notre industrie. Un moyen aussi fécond de prospérité ne pouvait échapper à la sollicitude du gouvernement. Mais ces vastes opérations veulent être abordées avec quelque réserve, et l'administration ne doit pas ouvrir témérairement une carrière sans en avoir à l'avance mesuré et signalé l'étendue. La prudence impose ici deux conditions importantes : il faut rechercher, d'une part, quel peut être le *maximum* de la dépense, et, d'autre part, quel sera le *minimum* de produit sur lequel on peut raisonnablement compter. Munie de ces deux élémens, l'administration pourra provoquer l'intervention des compagnies, et appeler à son aide l'esprit d'association, qui seul peut en définitive réaliser ces immenses entreprises. L'état ne doit point songer à se charger lui-même des travaux : c'est à l'intérêt particulier qu'il faut en remettre le soin. C'est des efforts de l'intérêt particulier qu'on peut en attendre le succès. Mais il est du devoir de l'administration publique d'éclairer la marche des compagnies, et de réunir, dès ce moment, une partie des matériaux qui plus tard pourront servir de base aux spéculations des capitalistes.

Déjà une commission d'ingénieurs a reçu la mission de préparer un plan d'études, pour arriver en peu de temps à la rédaction du projet général d'un système de chemins de fer, qui, partant de la capitale, aboutiraient :

A Rouen et au Havre;

A Lille, avec embranchement sur Calais, Dunkerque et Valenciennes;

A Strasbourg, avec embranchement sur Metz;

A Lyon et Marseille, avec embranchement sur Grenoble;

A Bordeaux;

A Tours et à Nantes.

Lorsque ce plan sera concerté, les différentes parties dont il doit se composer seront distribuées entre les ingénieurs des départemens que ces nouvelles communications seraient destinées à traverser, et l'administration parviendra sans doute, dans un délai assez court, à déterminer les dispositions principales des différens tracés, et l'évaluation suffisamment approximative des dépenses à faire sur chaque ligne.

En même temps que la question d'art sera ainsi livrée aux recherches et aux méditations des ingénieurs, la question économique ne sera pas négligée : des enquêtes s'ouvriront sur toutes les lignes et dans tous les départemens qu'elles doivent parcourir. Les chambres de commerce seront appelées à exprimer leur avis; MM. les préfets auront la mission de recueillir tous les documens statistiques propres à faire connaître les masses de transport que les nouvelles communications pourraient s'approprier, et à déterminer les élémens et le taux des tarifs à concéder.

Cette double instruction, sous le rapport de l'art et sous le point de vue économique, fournira les matériaux d'un travail général, qui sans doute ne sera pas indigne d'intérêt et de confiance, et qui, livré à la publicité, offrira des bases aux compagnies qui voudront concourir à entreprendre les travaux à leurs risques et périls. La nature de ces entreprises permettra de les morceler, et de les diviser en un assez grand nombre de concessions qui auront des conditions communes, et qui pourront être telles qu'elles ne soient pas inaccessibles à des compagnies for-

mées de propriétaires et de capitalistes des localités. L'esprit d'association sera ainsi éveillé, excité sur tous les points du royaume, et les capitaux de toutes les parties de la France pourront trouver un moyen d'emploi et de placement.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que l'administration ne songe nullement à enchaîner les compagnies dans les conditions étroites d'un devis rigoureux : elle n'interviendra que pour déterminer les conditions générales de l'entreprise, et, quant aux détails des travaux, les concessionnaires jouiront de toute la liberté compatible avec les intérêts publics et ceux des tiers.

Mais une condition première du succès de ces opérations, c'est de pouvoir obtenir, à moins de frais et avec moins de lenteur que par le passé, la possession des terrains qui doivent servir d'emplacement aux travaux. Le ministre du commerce et des travaux publics s'occupe de préparer un projet de loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique : la matière offre les plus graves difficultés. Peut-être conviendrait-il d'adopter en France un système analogue à celui qui se pratique en Angleterre, et de remettre à une sorte de jury le jugement de ces questions. Ce serait alors, pour ainsi dire, à l'arbitrage du pays même que l'on confierait l'évaluation des terrains qu'il faudrait occuper; et, en suivant cette marche, il ne serait pas impossible d'affranchir l'instruction des affaires d'une partie des formes lentes et multipliées qu'exigent les procédures judiciaires. L'innovation serait grande, mais les débats des chambres en fixeraient le sort.

La grande question des chemins de fer ne détourne pas l'attention du gouvernement de la question non moins importante des canaux. On croit, trop légèrement peut-être, que l'ouverture des chemins de fer diminuera l'utilité des voies navigables : ces deux genres de communication ont, chacun, des avantages distincts; et, suivant les

localités et les besoins, l'un doit l'emporter sur l'autre. Il ne faut pas oublier que les canaux ne sont pas seulement des voies de transport; ils servent encore au dessèchement et à l'irrigation : et, à ces deux égards, ils sont appelés à rendre des services auxquels les chemins de fer resteront toujours étrangers. D'ailleurs, les canaux commencés ont été l'objet de transactions dont l'effet doit s'accomplir. Le gouvernement a contracté l'obligation d'achever les travaux : un engagement de cette nature est sacré. L'intérêt du pays et celui du crédit public concourent donc ici l'un et l'autre pour accélérer le terme des entreprises. Le ministre du commerce et des travaux publics prépare, dans cette vue, un projet de loi.

Enfin, les voies de terre, qui sont de tous les lieux et qui seront de tous les temps, quel que soit le nombre des entreprises de chemins de fer et de canaux, occupent très-vivement les soins de l'administration. Les routes sont écrasées par les énormes chargemens des voitures. Le ministre du commerce et des travaux publics réunit, sur la police du roulage, tous les élémens d'une loi nouvelle, qui comprendra les dispositions éparses aujourd'hui dans une foule de lois et de règlemens.

Il recherche aussi les moyens d'obtenir une plus égale répartition des fonds alloués pour l'entretien des routes : mais ce travail doit être de longue haleine; il exige une foule de renseignemens qu'on ne peut recueillir, coordonner et comparer qu'avec le temps.

C'est en cherchant à développer et à réaliser ces utiles pensées, que le gouvernement répond aux éternels détracteurs qui l'accusent de négliger les intérêts matériels du pays.

(N°. CXLIV.)

[4 septembre 1832.]

Franchise. — Correspondance des ingénieurs avec les préposés des ponts à bascules.

Par décision du 4 septembre 1832, M. le ministre des finances a autorisé M. le directeur de l'administration des postes à donner des ordres pour laisser circuler, en exemption de taxe, la correspondance sous bandes que les ingénieurs en chef et ordinaires des ponts et chaussées entretiennent, pour objet de service, avec les préposés des ponts à bascule situés dans le département de leur résidence.

(N°. CXLV.)

[29 juin 1832.]

Travaux publics. (Srs. Jouard et Bilhaud). — *Indemnités de carrières. — Le refus d'un expert de signer le procès-verbal d'une opération faite contradictoirement ne saurait invalider l'opération. — Les intérêts ne sont dus qu'à dater du jour de la demande.*

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des sieurs Antoine Jouard et André Bilhaud, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Moulins, ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 26 février 1832, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler l'arrêté du conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, en date du 3 décembre 1830, comme

ayant fait une fausse application de l'art. 55 de la loi du 16 septembre 1807, et concluant en outre à ce que l'indemnité due par les sieurs Jouard et Bilhaud soit fixée, non d'après la valeur des matériaux extraits de la carrière de M. Mallard de Sermaize, mais relativement à la dépréciation de moins-value du terrain fouillé ;

Vu le mémoire en défense du sieur Auguste-Alexandre Mallard de Sermaize, propriétaire, demeurant en la commune de Gibles, arrondissement de Charolles, département de Saône-et-Loire, ledit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 31 août 1831, et tendant à ce qu'il nous plaise rejeter la requête des sieurs Jouard et Bilhaud, et les condamner aux dépens ;

Vu l'arrêté du préfet de Saône-et-Loire, en date du 11 mai 1829, qui rappelle les dispositions de l'arrêté antérieur, du 20 décembre 1827, et suspend provisoirement les dispositions dudit arrêté ;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département de de Saône-et-Loire, du 10 juillet 1830, nommant d'office le sieur Thomas, pour procéder à l'évaluation des pierres extraites par les sieurs Jouard et Bilhaud, avec les sieurs Ruant et Ribailler, experts déjà nommés, ledit arrêté ordonnant que l'évaluation de la pierre devra être faite d'après le prix du commerce, défalcation faite des frais qu'aura nécessités son extraction ;

Vu le procès-verbal d'expertise signé Ribailler et Ruant, d'où il résulte que le sieur Chaillet, expert des sieurs Jouard et Bilhaud, après avoir assisté aux opérations, a refusé de signer ledit procès-verbal, par ce motif que l'estimation ne lui convenait pas ;

Vu l'arrêté attaqué qui condamne les sieurs Jouard et Bilhaud, à payer au sieur Mallard de Sermaize la somme de 2,310 fr. dont 2,100 fr. pour prix de la pierre extraite de ladite carrière pendant les années 1828, 1829 et 1830,

et 210 fr. pour intérêts des sommes qu'ils auraient dû lui compter au fur et à mesure de l'enlèvement de ladite pierre ;

Et aux sieurs Ruant et Ribailler, la somme de 84 fr. 70 cent. pour vacations ;

Vu un bail sous seing-privé, du 1er. mars 1828, enregistré à Charolles, le 23 avril de la même année, d'où il résulte que le sieur Mallard de Sermaize a concédé, moyennant 3,000 fr., au sieur Auloy, la faculté d'extraire pendant un an de la pierre de ladite carrière ;

Vu l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu l'art. 55 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Ensemble toutes les pièces produites ;

Ouï Me. Mandaroux-Vertamy, avocat des demandeurs ;

Ouï Me. Gayet, avocat des défendeurs ;

Ouï M. Marchand, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'il résulte des différens documens de l'affaire, des observations consignées dans le rapport des experts, et notamment du bail sous seing-privé, en date du 1er. mars 1828, fait par M. Mallard de Sermaize au sieur Auloy, que la carrière dont il s'agit était déjà en exploitation, lorsque les sieurs Jouard et Bilhaud s'en sont emparés ;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que l'opération a été faite contradictoirement avec le sieur Chaillet, expert des sieurs Jouard et Bilhaud, que lesdits experts ont pris tous les renseignemens nécessaires pour motiver leur opinion, que le refus du sieur Chaillet de signer ledit procès-verbal ne saurait être une cause de nullité de l'opération ;

Considérant que les intérêts de l'indemnité ne couraient point de droit, et qu'en conséquence ils ne devraient être comptés qu'à dater du jour de la demande ;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Saône-et-Loire du 3 décembre 1830, est réformé dans le chef relatif aux intérêts qui ne seront payés qu'à compter du jour de la demande.

2. La requête des sieurs Jouard et Bilhaud est rejetée dans le surplus de ses conclusions.

Les sieurs Jouard et Bilhaud sont condamnés aux dépens.

(N°. CXLVI.)

[20 juillet 1832.]

Moulins et usines (Sr. Ricord). — *Un acte de vente nationale, une longue possession même, ne peut faire obstacle à l'exercice du droit réservé à l'administration, en matière de règlement d'eau, de prescrire les mesures propres à faire cesser tout dommage public.*

Le sieur Ricord, propriétaire d'usines dans le département du Var, s'est pourvu par la voie contentieuse contre l'ordonnance royale du 1er. avril 1830, qui, en l'autorisant à conserver ces usines, le soumet à diverses mesures réclamées dans l'intérêt des riverains et de la salubrité publique.

Sa requête a été rejetée; la nouvelle ordonnance qui a été rendue à ce sujet, et qu'on va lire, est fondée sur les règles et les principes que nous avons eu occasion de rappeler plusieurs fois déjà, notamment en rendant compte de la discussion qui a eu lieu au conseil d'état dans l'affaire Estabel. (Voir les *Annales*, 2e. année, pag. 225.)

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Louis-François Ricord et de ses ayant-cause, propriétaires à Marseille, ladite requête enregistrée au secrétariat général du conseil d'état, le 23 juillet 1830, et tendant à ce qu'il plaise au roi :

(1°.) Ordonner qu'il sera sursis jusqu'à jugement au fond, à l'exécution d'une ordonnance royale en date du 1er. avril 1830, qui en accordant au réquérant l'autorisa-

tion de conserver les usines qu'il possède sur un canal alimenté par la Siague, dans le département du Var, lui impose l'obligation d'exécuter diverses dispositions y énoncées ;

(2°.) Ordonner, avant faire droit, la communication de la présente requête au ministre des travaux publics, avec invitation de transmettre au conseil les pièces sur lesquelles ladite ordonnance a été rendue, pour le tout être ensuite communiqué aux communes de Pegomas et de Mandelieu ;

(3°.) Au fond, rapporter ladite ordonnance pour cause d'incompétence en tous autres motifs à déduire par le requérant, et renvoyer les parties à se pourvoir, si bon leur semble, devant les tribunaux, ou faire droit au requérant lorsqu'il aura développé les motifs du présent pourvoi ;

Vu l'ordonnance attaquée ;

Vu le mémoire ampliatif du sieur Ricord, ledit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 11 janvier 1831, et tendant aux mêmes fins que sa première requête, en ce qui touche le sursis et le rapport de l'ordonnance en question, et subsidiairement tendant à ce qu'il nous plaise rapporter ladite ordonnance, comme contraire aux titres et à la possession de l'exposant, et en tout cas condamner les communes de Pegomas et de Mandelieu aux dépens ;

Vu l'ordonnance de soit communiqué aux communes de Pegonas et de Mandelieu, mise le 1er. septembre 1830 en suite de la requête-susvisée du 23 juillet, par notre garde de sceaux, président de notre conseil d'état ;

Vu l'exploit en date du 30 septembre même année, constatant cette communication à laquelle lesdites communes n'ont pas répondu dans le délai du règlement, du 22 juillet 1806 ;

Vu la lettre de notre ministre des travaux publics, ladite lettre en date du 15 juillet 1831, et dans laquelle

notre dit ministre, en réponse à la communication qui lui a été donnée des requêtes et mémoire ci-dessus visés, estime qu'il y a lieu de les rejeter;

Vu le mémoire en réplique des héritiers Ricord, ledit mémoire enregistré au secrétariat général de notre conseil d'état, le 15 septembre 1831, et dans lequel lesdits héritiers persistent dans leurs conclusions;

Vu toutes les pièces sur lesquelles l'ordonnance attaquée a été rendue, notamment les rapports des ingénieurs et l'arrêté du préfet du Var, en date du 25 juillet 1829;

Vu l'acte de vente nationale des susdites usines, en date du 30 mai 1791;

Vu toutes les autres pièces produites;

Vu la loi du 20 août 1790 et celle du 6 octobre 1791;

Ouï M. Germain, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'en matière de règlement d'eau, l'administration a toujours le droit de prescrire les mesures propres à faire cesser tout dommage public, et que ni l'acte de vente nationale ni la longue possession alléguée par le requérant ne pouvaient faire obstacle à l'exercice de ce droit; d'où il suit que l'administration n'est pas sortie des bornes de sa compétence en maintenant les usines du sieur Ricord aux conditions qui lui ont paru convenables;

Considérant que d'ailleurs il résulte des documens de l'affaire que le nombre des moulins dont il s'agit avait été augmenté sans autorisation depuis l'acquisition du 30 mai 1791; ce qui avait produit un changement dans l'état des lieux et le régime des eaux;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La requête sus-visée du sieur Ricord est rejetée.

(N°. CXLVII.)

[13 août 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur l'Isère, à la Sône, route départementale, n°. 11, *de Pont-à-Royans à la côte Saint-André* (Isère).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 9 novembre 1831, aux sieurs Victor Mallein et François Lalier; moyennant la concession d'un péage pendant quatre-vingt-quinze ans, et une subvention de 40,000 fr. qui sera payée en dix ans par le département.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même cahier des charges qu'au n°. XXIV (vol. 1831, page 123).

Sauf les clauses ci-après mentionnées.

Art. 1er. La flèche moyenne des câbles de suspension ne pourra excéder 9m,00, et la force de ces câbles sera établie de façon que, lorsque le tablier du pont supportera le *maximum* de surcharge, chaque millimètre quarré de fil de fer n'ait pas à résister à un effort supérieur à 20 kilogrammes.

La flèche du tablier sera de 0m,30 après l'achèvement de ce tablier.

Les chaînes de retenue seront verticales et amarrées aux piliers et aux culées, la disposition des lieux ne permettant pas qu'il soit donné une inclinaison à ces chaînes sans augmenter la difficulté des abords.

9. Le département de l'Isère accorde en outre, à l'adjudicataire, un secours de 40,000 francs payable en dix années, par portions égales et sans intérêts.

Le payement de ce secours ne commencera qu'après la réception du pont, c'est-à-dire le 1er. janvier 1833,

époque à laquelle l'adjudicataire recevra une somme de 8,000 francs pour les années 1831 et 1832.

Pendant les années suivantes, le secours sera payé en deux termes, lesquels sont fixés au 30 juin et au 31 décembre.

La somme de 8,000 francs, qui sera acquittée au 1er. janvier 1833, ne sera mandatée que sur le vu du procès-verbal de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, constatant l'achèvement et la réception définitive du pont. Si le pont n'était terminé ni reçu à cette époque, le premier payement ne serait pas effectué, et la somme sera mise en réserve.

Les autres payemens successifs et annuels seront mandatés sur un certificat de M. l'ingénieur en chef, constatant que le pont est entretenu en bon état.

Ce cahier des charges présente en outre les circonstances locales suivantes :

Largeur du débouché, déduction faite sous chaque culée d'un marche-pied pour le halage, de 4m,00 de large.	92m,00
Nota. Les marche-pieds seront à la hauteur des berges et se raccorderont en plan avec chacune d'elles, à l'aide de murs en ailes.	
Hauteur de la surface supérieure du tablier, au-dessus de l'étiage, près des culées.	8m,00
Largeur du passage entre les faces intérieures des garde-corps, y compris deux trottoirs d'un mètre chacun.	4m,50
Pente aux abords réglée au *maximum* et par mètre.	0m,04
Rayon des courbes de raccordement, pour les routes aux abords, fixé au *minimum* à.	20m,00
Largeur de la route.	8m,00
Cautionnement.	10,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	cent.
Une personne chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes, ou non chargée.	»	10
Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais passées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes.	»	10
Nota. Le droit à payer par l'homme passant lesdites marchandises ou denrées ne sera dû qu'une fois; il sera payé par chaque myriagramme excédant les cinq mentionnés ci-dessus.	»	02
Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise. . . .	»	20
Un cheval ou mulet chargé, non compris le conducteur.	»	10
Un cheval ou mulet non chargé, non compris le conducteur.	»	10

	fr.	c.
Une âne ou ânesse chargé, ou non chargé, non compris le conducteur	»	05
Un cheval, mulet, bœuf ou vache, âne ou ânesse, employés au labour ou allant au pâturage, non compris le conducteur	»	05
Un bœuf ou une vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, non compris le conducteur	»	10
Veau ou porc	»	05
Un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait	»	02
Nota. Lorsque ces animaux passeront au-dessus de vingt, le droit sera diminué d'un quart.		
Pour les dindons conduits en troupe, il sera payé par tête	»	02
Une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou mulet, ou une litière à deux chevaux et le conducteur	»	50
Augmentation pour chaque collier en sus	»	10
Une voiture suspendue à quatre roues, cheval ou mulet et le conducteur	»	60
Augmentation pour chaque collier en sus	»	10
Nota. Les voyageurs payeront en sus le droit fixé pour chaque personne.		
Une charrette ou char chargé, avec un collier, ou deux bœufs ou vaches, le conducteur compris	»	50
Idem avec deux colliers, ou quatre bœufs ou vaches, le conducteur compris	»	60
Idem avec trois colliers et le conducteur	»	80
Idem avec quatre colliers et le conducteur	1	25
Idem avec un plus fort attelage	2	00

Les charrettes non chargées payeront les deux tiers du droit fixé pour les charrettes chargées.

Les charrettes employées au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes ne payeront que la moitié du droit fixé pour les autres charrettes : on entend par récoltes les gerbes et vendanges qu'on passerait d'une rive à l'autre.

Suivent les exemptions d'usage.

(N°. CXLVIII.)

[13 août 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur l'Oise à Pontoise, près Noyon (Oise).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 14 avril 1832,

au sieur Bayard de la Vingtrie, moyennant une concession de péage de quatre-vingt-dix-neuf ans.

2°. CAHIER DE CHARGES.

Même cahier des charges qu'au n°. XXIV (vol. 1831, page 123), *sauf les circonstances locales ci-après détaillées :*

Largeur du débouché entre les culées. . . . . 50^{m},00
Hauteur de la surface inférieure du tablier au-dessus de l'étiage. 5^{m},70
Largeur du passage entre les faces intérieures des garde-corps. . . . { pour les voitures. . 2^{m},20 ; deux trottoirs. . . 2^{m},20 } 4^{m},40
Pente aux abords réglée, au *maximum* et par mètre. . . . . . 0^{m},05
Cautionnement. . . . . 6,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Une personne non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de cinq myriagrammes.	»	05
Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais portées à bras d'homme et d'un poids de cinq myragrammes.	»	05
Pour chaque myriagramme excédant.	»	02
Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	»	10
Un cheval ou mulet chargé.	»	06
Un âne ou une ânesse chargé.	»	05
Idem non chargé.	»	04
Cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au paturage.	»	02
Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente.	»	06
Veau ou porc.	»	02
Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront.	»	04
Une voiture suspendue à deux roues attelée d'un cheval ou mulet, ou une litière à deux chevaux et le conducteur.	»	15
Une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur.	»	20
Idem attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur.	»	25
Une charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur.	»	15
Idem de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur.	»	20
Idem de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur.	»	30
Une charrette vide, le cheval et le conducteur.	»	10
Une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval et le conducteur compris.	»	10
Idem à vide, le cheval et le conducteur.	»	06
Idem chargée ou non, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, le conducteur compris.	»	08

	fr.	c.
Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, un cheval et le conducteur.	»	20
Idem à deux chevaux et le conducteur.	»	30
Idem à trois chevaux et le conducteur	»	45
Idem à vide, attelé d'un seul cheval et le conducteur.	»	12

Il sera payé pour chaque cheval ou mulet excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé; et pour un âne ou ânesse, le droit fixé pour un âne ou une ânesse non chargé.

Les habitans de la commune de Pontoise ne seront asujettis au passage du pont qu'au payement du demi-droit, fixé pour chaque personne à pied.

Suivent les exemptions d'usage.

(N°. CXLIX.)

[16 août 1832.]

Cours d'eau (Rives de la Garonne). — *Délimitation et indemnités. — Le déclinatoire n'ayant pas été proposé au tribunal de première instance, le conflit ne peut être élevé que sur appel* (*).

Lorsqu'un préfet estime que la connaissance d'une question portée devant un tribunal de première instance est attribuée par une disposition législative à l'autorité administrative, il peut demander le renvoi de l'affaire devant l'autorité compétente; à cet effet il doit, conformément à l'art. 6 de l'ordonnance du 1er. janvier 1828 (**) sur les conflits, adresser au procureur du roi un mémoire dans lequel sera rapportée la disposition législative qui attribue à l'administration la connaissance du litige.

Lorsque le déclinatoire prescrit par cet article n'a pas été proposé en première instance, le conflit pourra être élevé en appel, après que la cour royale aura statué sur le déclinatoire qui devra lui être préalablement soumis.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'arrêté pris le 26 avril 1832, par le préfet du département de Lot-et-Garonne, par lequel un conflit a été élevé contre l'exécution du jugement du tribunal de première instance d'Agen, en date du 27 janvier précédent, en ce qui concerne :

(*) Voir l'ordonnance analogue, *Annales des ponts et chaussées* (vol. 1831, au mot *Conflit* de la table.)

(**) *Code des ponts et chaussées,* Ravinet, tom. III, pag. 361.

(1°.) La fixation des limites du gravier de Sauveterre vers la Garonne ;

(2°.) L'indemnité qui pourrait être due aux propriétaires, à raison d'enlèvement de cailloux employés à l'endiguement de la rive opposée ;

(3°.) La restitution des fruits pour l'essartage des arbres opéré par mesure de police administrative ;

Vu la décision du 12 mai 1832, par laquelle le tribunal, sur la production dudit arrêté de conflit, a déclaré surseoir à toute procédure ultérieure ;

Vu le jugement, objet du conflit, duquel il résulte qu'aucune exception d'incompétence n'a été proposée dans la forme tracée par l'ordonnance du 1er. juin 1828 ;

Vu la procédure qui a précédé ledit jugement ;

Vu la lettre de notre procureur près le tribunal d'Agen, en date du 7 juillet 1832, de laquelle il résulte que ce n'est que ledit jour 9 juillet, que les pièces nécessaires au jugement du conflit, et énoncées en notre ordonnance du 12 mars 1831, ont été adressées à notre garde des sceaux ;

Vu toutes les pièces produites ;

Ouï M. Chasseloup Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'il résulte du jugement du 27 janvier 1832, et des pièces de l'affaire, que le préfet du département de Lot-et-Garonne n'a pas proposé le déclinatoire ainsi que le prescrivait l'art. 6 de l'ordonnance royale du 1er. juin 1828 ;

Que par conséquent le conflit ne pouvait être élevé dans la cause pendante devant le tribunal d'Agen, et que cette révendication ne pourrait plus avoir lieu que sur l'appel après que la cour royale aurait statué sur le déclinatoire qui lui serait préalablement soumis ;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du conflit susdaté du 26 avril 1832 est annulé.

(N°. CL.)

[28 août 1832.]

Police des cours d'eau. — Institution d'un agent pour la surveillance de la rivière d'Eure et de ses affluens (Eure).

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics;

Vu l'ordonnance royale du 12 mai 1830, portant institution d'un agent chargé de la surveillance et de la police de la rivière d'Eure, ainsi que de ses affluens, depuis la limite du département de l'Orne jusqu'à celle de l'arrondissement de Dreux, dans le département de l'Eure;

La demande faite par vingt-deux propriétaires et fermiers d'usines situées sur l'Eure et ses affluens dans le canton de Nogent-le-Roi, à l'effet d'obtenir qu'il soit nommé un semblable agent pour ces parties de rivières;

Les observations du sieur Bosselet, mandataire desdits propriétaires, et l'état présentant la situation de ces usines et le revenu de chacune d'elles;

Le rapport des ingénieurs;

Le règlement proposé à ce sujet par le préfet, le 13 décembre 1831;

L'avis de l'inspecteur divisionnaire et de la commission de la navigation des 3 et 24 février derniers;

Le comité de l'intérieur et du commerce de notre conseil d'état entendu;

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Conformément au vœu exprimé par les propriétaires d'usines du canton de Nogent-le-Roi, arrondissement de Dreux, département d'Eure-et-Loir, un agent

spécial sera chargé de la surveillance et de la police de la rivière d'Eure et de ses affluens, depuis la limite de l'arrondissement de Chartres jusqu'à celle du canton d'Anet.

2. Cet agent sera nommé par le préfet ; il devra être âgé de vingt-cinq ans accomplis, et justifier qu'il sait lire, écrire, calculer, lever des plans, et qu'il possède quelques notions de nivellement.

Il prêtera serment en justice à son entrée en fonction.

3. Il veillera à ce que la rivière et ses affluens soient bien entretenus, et à ce que les eaux y arrivent et s'y conservent sans déperdition ; il présidera aux travaux de curage, de faucardement et autres. Il empêchera le braconnage des rivières et la pêche avec les instrumens prohibés, ou pendant le temps du frai et particulièrement lorsque les eaux seront basses ; le tout suivant qu'il est ordonné par les lois et règlemens sur la matière.

Les gardes champêtres seront tenus d'obtempérer aux réquisitions qu'il leur fera dans l'intérêt du service.

4. Il constatera par des procès-verbaux, ainsi que le font les gardes champêtres auxquels il est assimilé à cet égard, les délits et contraventions de police ; il remettra ces procès-verbaux à l'autorité compétente pour qu'il puisse y être donné la suite nécessaire.

5. Cet agent visitera au moins une fois chaque semaine les parties de rivière confiées à ses soins.

Il tiendra la main à ce que les berges, digues et chaussées des moulins soient bien entretenus, et signalera à l'autorité locale l'existence non autorisée des établissemens tels que ponts, écluses, digues, barrages, usines et tous autres, de même que les changemens ou innovations faits à ceux qui existent légalement.

Il fera interrompre les travaux susceptibles de causer des dégradations, des attérissemens, des creusemens et des pertes d'eau.

Il fera enlever les pieux, arbres ou arbustes, racines,

pierres et autres objets nuisibles au libre écoulement des eaux, et veillera enfin à ce qu'il ne soit fait aucune anticipation sur la largeur de la rivière et de ses affluens, ni sur leur francs bords.

6. Dans les temps de crue et de grandes eaux, il aura soin de faire ouvrir les vannes de décharge des moulins et usines, et il se concertera à cet égard avec les gardes champêtres.

Pour que la manœuvre de ces vannes ne présente pas de difficulté, il s'assurera aux époques de ses tournées, qu'elles sont bien mobiles et en bon état.

7. En cas de contestations et de difficultés entre les usiniers, il sera appelé à fournir les pièces et renseignemens propres à éclairer l'administration.

Les travaux de curage que les riverains négligeraient de faire et qu'il s'agira d'effectuer d'office, seront surveillés et dirigés par lui, d'après les instructions qu'il aura reçues des ingénieurs des ponts et chaussées, et l'approbation donnée par le préfet à l'état estimatif qui aura été dressé de ces travaux.

Il rendra au surplus exactement compte à cet administrateur de tout ce qui aura rapport à l'ordre et à l'intérêt du service public.

8. Il tiendra registre, jour par jour, des observations résultant de ses tournées, des démarches qu'il aura faites et des mesures qu'il aura prises dans l'intérêt de ce service.

Il fera mention sur ce registre de tous les moulins et usines, ainsi que de leur bief, indépendamment de l'état descriptif qu'il en devra dresser suivant ce qui est prescrit ci-après.

Extrait en sera donné au préfet toutes les fois qu'il le demandera.

9. En entrant en fonctions, cet agent procédera à la visite desdits moulins et usines, et dressera pour chacun d'eux un état descriptif contenant :

(1°.) L'indication précise de la hauteur de retenue d'eau telle qu'elle existera au moment de la visite en rapportant cette hauteur à des repères fixes et invariables ;

(2°.) La position des seuils et la largeur de tous les pertuis.

10. Il formera un itinéraire visuel, quant aux contours, mais à mesures exactes, de tous les cours d'eau soumis à sa surveillance, il y indiquera la situation de chaque moulin et de toutes les prises d'eau. Ce plan visuel devra être ultérieurement accompagné de profils, tant en longueur qu'en travers ; l'itinéraire ainsi complété formera l'état des lieux.

Ces travaux descriptifs et topographiques seront exécutés conformément aux instructions que l'agent surveillant recevra des ingénieurs des ponts et chaussées ; il y consacrera chaque année au moins cinquante jours de son temps jusqu'à leur complet achèvement.

11. Il résidera dans l'une des communes du canton de Nogent-le-Roi, riveraine de l'Eure.

Les meuniers, ou ceux qui les représentent, pourront critiquer ses opérations et provoquer d'ailleurs près du préfet les mesures qu'ils jugeraient nécessaires dans l'intérêt de l'agriculture, de l'industrie et de l'ordre public.

12. Les honoraires de l'agent créé par la présente ordonnance sont provisoirement fixés à 400 fr. par an ; ils pourront être augmentés, si par la suite on étendait à d'autres parties de rivière le service de cet agent ; il recevra en outre les indemnités spécifiées dans l'art. 15 ci-après, mais elles ne pourront dépasser 100 fr. par année.

13. Les rôles de répartition des sommes à payer par chaque usinier, seront dressés d'après l'état de classement et d'évaluation des moulins et usines, et rendus exécutoires par le préfet, ainsi qu'il est prescrit par la loi du 4 mars 1804 (14 floréal an XI).

14. Les contestations et réclamations relatives au re-

couvrement de ces rôles et à la confection des travaux, seront portées devant le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état.

15. Pendant la durée sur le terrain des opérations graphiques dont cet agent pourra être chargé, il lui sera alloué 4 fr. par jour; celles qui n'exigeront pas plus d'une journée de travail effectif sur le terrain ne donneront lieu à aucune indemnité.

Il lui sera alloué pareille somme de 4 fr. par jour pour les travaux exécutés d'office dans les cas prévus par l'art. 7 ci-dessus.

16. Il lui est interdit de recevoir aucun présent ou gratification des propriétaires des moulins et usines ou des riverains, sous peine de destitution et en outre de celles portées par les lois.

17. Dans le cas de maladie ou de toute autre cause d'interruption du service, cet agent en informera le préfet, et celui-ci y pourvoira provisoirement.

(N°. CLI.)

[29 août 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur la Saône, à Lyon, devant la rue de la Préfecture en remplacement du pont volant (Rhône.)

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 18 mai 1832 aux sieurs Coubayon, Vetter et compagnie, moyennant une concession de péage de trente-cinq ans et dix mois.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même cahier des charges qu'au n°. XXIV (vol. 1831, pag. 123).

Sauf les clauses ci-après mentionnées.

Art. 8. Immédiatement après la réception définitive du pont suspendu, le pont volant sera démoli. L'adjudicataire payera à la compagnie de ce dernier pont, pour l'indemniser de la privation de la jouissance qui lui restait encore, ou une somme annuelle de 13,000 fr. pendant vingt-trois ans, ou une somme capitale de 150,000 fr.

Ce cahier des charges présente en outre les circonstances locales suivantes :

Art. 1er. Il ne pourra être établi plus de deux piles.

Largeur du passage entre les faces intérieures du garde-corps		5^{m},00
Hauteur du tablier au-dessus des plus hautes eaux	Au milieu	2^{m},00
	Aux deux extrémités	1^{m},00

Les hautes eaux sont supposées répondre à 5^{m},90 au-dessus du zéro de l'échelle du pont de Tilsit.

Pente des abords régl^{es} au *maximum* et par mètre	Rive droite	0^{m},05
	Rive gauche	0^{m},055
Cautionnement		24,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Une personne à pied	»	02 $\frac{1}{2}$
Un cheval	»	05
Bêtes à cornes, mulets, ânes, chargés ou non, par tête	»	02 $\frac{1}{2}$
Bêtes à laine, chèvre, porc en troupeau ou autrement, par tête	»	01 $\frac{1}{4}$
Une voiture à deux roues, carriole et tombereau à bras, non chargé	»	05
Idem chargé	»	10
Idem à quatre roues non chargé	»	10
Idem chargé	»	20

Les personnes placées dans les voitures, ou montées sur les bêtes, payeront séparément la taxe due pour une personne à pied.

Suivent les exemptions d'usage.

(N°. CLII.)

[29 août 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur la Loire à Saint-Thibaut (Cher).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 12 juin 1832 au

sieur Ferdinand Ruize, moyennant la concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, et une subvention de 60,000 francs à fournir par le gouvernement.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même libellé qu'au n°. XXIV (vol. 1831, pag. 123).

Sauf les clauses ci-après mentionnées.

Art. 1er. La maçonnerie des massifs sera entièrement en mortier de chaux hydraulique.

9. Il est fait abandon à l'adjudicataire, pendant la durée de sa concession, des attérissemens qui pourront se former le long des rives du fleuve, par suite de la construction du pont.

Cette concession n'est faite que sous la réserve expresse des droits des tiers et sans recours contre l'état. En conséquence, si les riverains invoquaient, en exécution de la loi du 16 septembre 1807, le droit de s'avancer jusqu'à la nouvelle rive, le prix du terrain qu'il y aurait lieu de leur abandonner, réglé conformément à ce qui est prescrit par cette loi, serait versé dans les caisses du domaine, sans que le concessionnaire pût réclamer de l'état aucune indemnité.

Le concessionnaire sera obligé de souffrir, sans indemnité de la part du trésor, et quels que soient d'ailleurs les travaux d'amélioration qu'ils auront pu y faire, la destruction des attérissemens qui seraient reconnus nuisibles à la navigation.

A l'expiration de sa jouissance, le concessionnaire remettra au domaine les terrains de toute nature dont il aura pris possession par le fait même de sa concession, sans pouvoir réclamer aucune indemnité pour les constructions, plantations et travaux d'art qu'il aurait pu y avoir exécutés.

Le gouvernement ne sera pas tenu, au moment de cette remise, de maintenir les baux dont la durée excéderait

celle de la concession, et les indemnités que pourraient avoir à réclamer les fermiers, en cas d'éviction, seront à la charge de l'adjudicataire.

Il sera dressé, aux frais de l'adjudicataire, un plan en quadruple expédition, faisant connaître l'état des lieux tels qu'ils existent actuellement avant l'exécution des travaux. Ce plan indiquera, de plus, les alignemens des culées, afin de pouvoir constater, dans le cas où, par suite de ces alignemens, le pont ne devrait pas s'appuyer sur la rive actuelle, l'influence des travaux du pont sur la formation des attérissemens. Une expédition de ce plan sera jointe à l'ordonnance de concession. Une autre sera déposée dans les bureaux de la direction générale des ponts et chaussées; la troisième dans les archives de la préfecture, et la quatrième dans les bureaux de l'enregistrement et des domaines.

Ce cahier des charges présente en outre les circonstances locales ci-après :

Largeur du débouché entre les culées, déduction faite de l'épaisseur des points d'appui.			320m,00
Hauteur du dessous des poutres du plancher au-dessus de la crue de 1790.	Au milieu du pont.		2m,00
	Près des culées.		1m,00
Largeur du passage entre les chaînes de suspension.	Voie du milieu.	2m,40	4m,40
	Deux trottoirs.	2m,00	
Largeur (en couronne) des routes aux abords.			8m,00
Pente *idem*, réglée au *maximum* et par mètre à.			0m,04
Cautionnement.			30,000 fr.

3°. TARIF.

Même tarif qu'au pont de Cosne, n°. CXXIX (vol. 1832, page 223).

(N°. CLIII.)

[18 août 1832.]

1°. CIRCULAIRE.

Envoi d'une instruction relative aux grandeurs à donner aux soupapes de sûreté et aux rondelles métalliques

fusibles des chaudières à vapeur, en exécution de l'ordonnance du 29 octobre 1823.

Monsieur le Préfet, l'ordonnance du 29 octobre 1823 porte, art. 4, qu'il sera adapté deux soupapes de sûreté à la partie supérieure des chaudières des machines à vapeur à haute pression; les dimensions et les charges de ces soupapes doivent être égales et réglées tant sur la grandeur des chaudières, que sur le degré de pression porté sur leur numéro de marque, de telle sorte que le jeu d'une seule des soupapes suffise au dégagement de la vapeur, dans le cas où elle acquerrait une trop grande tension.

Indépendamment de ces deux soupapes de sûreté, les chaudières doivent être munies, d'après l'art. 5 de la même ordonnance, de deux rondelles métalliques fusibles, l'une ayant un diamètre au moins égal à celui des soupapes, et l'autre un diamètre double.

Jusqu'ici l'on manquait de données positives pour la détermination des grandeurs des soupapes, et par suite pour la fixation des grandeurs des rondelles : ainsi deux dispositions essentielles de l'ordonnance du 29 octobre 1823 ne pouvaient être exécutées avec la précision nécessaire. Un objet aussi important fixait depuis long-temps l'attention de l'administration; elle a ordonné des expériences qui sont aujourd'hui terminées et qui ont été faites par l'un des membres de la commission des machines à vapeur, sous la direction et avec le concours de cette commission.

Le résultat de ces expériences est consigné dans une nouvelle instruction que M. le Ministre du commerce et des travaux publics a approuvée, sur mon rapport, le 23 juillet dernier. Elle est divisée en deux paragraphes et se termine par une table.

Le premier paragraphe donne les règles pour les sou-

papes de sûreté. On y indique deux formules, (A) et (B); dans la première, on suppose que la soupape s'ouvre entièrement, et dans la deuxième, qu'elle ne fait que s'entrouvrir plus ou moins, lorsqu'il y a excès de la tension de la vapeur dans la chaudière.

Le second paragraphe donne les règles relatives aux rondelles métalliques fusibles.

La table est une application de la formule (B) aux cas les plus habituels de la pratique. On y considère les surfaces de *chauffe* des chaudières depuis un mètre jusques et y compris 30 mètres quarrés, et la tension de la vapeur depuis 1 atmosphère $\frac{1}{2}$ jusqu'à six atmosphères inclusivement; les paragraphes de l'instruction expliquent en détail les moyens de se servir de la table et comment l'on doit opérer pour les cas qui se trouvent en dehors de ces limites.

Je joins ici exemplaires de la nouvelle instruction.

Je vous invite à surveiller avec le plus grand soin l'exécution, dans votre département, des dispositions qu'elle renferme, et à en adresser des exemplaires à MM. les ingénieurs de la marine, aux fabricans de chaudières et de machines à vapeur, aux entrepreneurs des grands établissemens où l'on fait usage de ces chaudières et machines, enfin aux propriétaires de bateaux à vapeur.

Veuillez, monsieur le préfet, m'accuser réception de la présente circulaire, dont je transmets des ampliations à MM. les ingénieurs des mines et à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées.

Le conseiller d'état, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

2°. INSTRUCTION

Sur les règles à suivre pour déterminer les diamètres des soupapes de sûreté et ceux des rondelles métalliques

fusibles des chaudières à vapeur, en exécution de l'ordonnance royale du 29 octobre 1823.

Plusieurs instructions ont été publiées pour l'exécution des ordonnances royales relatives tant aux machines et aux bateaux à vapeur, qu'aux chaudières qui servent au chauffage à la vapeur, ou à tout autre usage. Mais ces instructions laissent une grande lacune en ce qui concerne plusieurs dispositions importantes de l'ordonnance royale du 29 octobre 1823. En effet, aucune ne fait connaître les moyens de déterminer les dimensions des soupapes de sûreté et celles des rondelles métalliques fusibles, de manière à satisfaire complétement aux articles 4 et 5 de cette ordonnance. Jusqu'ici les dimensions dont il s'agit ont été laissées à l'arbitraire des fabricans, dans l'impossibilité où l'administration s'est trouvée de fixer elle-même les dimensions à adopter pour chaque cas particulier, faute de données positives. Ces données ne pouvaient être fournies que par des expériences spéciales et directes; un travail long et difficile était indispensable. Ce travail a été exécuté par l'un des membres de la commission des machines à vapeur, sous la direction et avec le concours de cette commission. Les plus grandes précautions ont été prises pour donner aux expériences dont il s'agit le degré de précision qu'elles pouvaient comporter, et sans lequel elles n'auraient pu conduire à des résultats généraux assez certains pour motiver les prescriptions administratives qui font l'objet de la présente instruction.

§ 1er. Règles pour les soupapes de sûreté.

L'article 4 de l'ordonnance royale du 29 octobre 1823 prescrit d'adapter à chaque chaudière deux soupapes de sûreté, lesquelles doivent être construites de telle sorte que le jeu d'une seule suffise au dégagement de la vapeur, dans le cas où elle acquerrait une trop grande tension.

Suivant le même article, le diamètre de chaque soupape doit être réglé tant d'après la grandeur de la chaudière, ou plus exactement d'après sa surface de chauffe, que d'après le timbre qui est apposé sur la chaudière et qui indique, en chiffres, la pression pour laquelle elle a été construite; la pression de l'atmosphère étant prise pour l'unité.

Ainsi donc, à une surface de chauffe et à une pression données, doit répondre une soupape d'un diamètre déterminé, ce qui suppose que, pour un même diamètre de soupape, la surface par laquelle la vapeur pourra sortir sera toujours la même; mais on sait que dans la pratique cette surface varie suivant la disposition particulière de la soupape.

Les soupapes communément usitées ne peuvent que se soulever et s'entr'ouvir; lorsqu'elles jouent, leurs orifices restent toujours en partie obstrués, en sorte qu'elles ne donnent pas à la vapeur une issue complétement libre. Pour cette raison, elles doivent être, toutes choses égales d'ailleurs, plus grandes que des soupapes qui s'ouvriraient entièrement, c'est-à-dire qui, en s'ouvrant, laisseraient des orifices entièrement libres, et n'opposeraient aucun obstacle à la sortie de la vapeur.

Les ingénieurs et les mécaniciens, qui sont exercés aux calculs, trouveront facilement les diamètres de ces dernières soupapes, en se servant de la formule suivante :

$$d = 1{,}299837 \sqrt{\frac{c}{n - 0{,}41223684}},$$

ou, ce qui sera bien suffisant pour la pratique, de celle-ci :

$$d = 1{,}3 \sqrt{\frac{c}{n - 0412}} \quad \ldots\ldots (A).$$

Dans cette formule, *d* représente le diamètre cherché, qu'on obtiendra exprimé en centimètres et parties décimales du centimètre; *c*, la surface de chauffe de la

chaudière, exprimée en mètres quarrés; n, le numéro du timbre de la chaudière; les quantités numériques dépendent des résultats des expériences citées ci-dessus; elles ont été déterminées de telle sorte que chaque soupape puisse seule suffire au dégagement de la vapeur.

Les diamètres, calculés au moyen de cette formule, conviennent pour les soupapes qui s'ouvriraient entièrement; mais, comme on l'a dit, les soupapes qui ne font que se soulever et s'entr'ouvrir doivent être plus grandes, pour qu'elles puissent présenter à la vapeur des surfaces de sortie suffisantes; on a reconnu qu'il fallait donner à ces soupapes des diamètres au moins doubles de ceux des premières. Pour avoir immédiatement ces diamètres, on emploîra la formule qui suit :

$$d = 2{,}6 \sqrt{\frac{c}{n - 0{,}412}} \quad . \; . \; . \; . \quad (B).$$

C'est avec cette dernière formule que la table qui est jointe à la présente instruction a été calculée.

Cette table donne donc immédiatement les diamètres des soupapes dont on fait habituellement usage, c'est-à-dire, celles qui ne font que s'entr'ouvir plus ou moins, lorsqu'il y a excès de tension de la vapeur dans la chaudière.

Dans le cas où une soupape serait construite de manière à s'ouvrir entièrement, et à laisser par conséquent l'orifice de sortie parfaitement libre, alors, pour avoir le diamètre de cette soupape, on ne prendrait, dans la table, que la moitié du nombre qui se rapporterait à la surface de chauffe de la chaudière et au numéro de son timbre.

La table exprime d'ailleurs les diamètres de demi en demi-atmosphère, à commencer de *un et demie* jusques et y compris *six atmosphères*, et cela, pour des surfaces de chauffe de 1 à 30 mètres quarrés inclusivement. Pour en faire

usage, il sera nécessaire de déterminer préalablement, en mètres quarrés, la surface de chauffe de la chaudière, c'est-à-dire, toute la surface qui reçoit l'action du feu, en ayant égard à la forme de la chaudière, à sa disposition, à celle des tubes bouilleurs et des conduits dans lesquels circule la flamme du foyer, et on prendra cette surface plutôt plus grande que plus petite.

Supposé, par exemple, une chaudière ayant une surface de chauffe de 20 mètres quarrés, et qui serait timbrée pour quatre atmosphères : on cherchera d'abord, dans la première colonne de la table, portant en tête, *surfaces de chauffe*, le nombre 20; puis, dans la colonne portant en tête, *quatre atmosphères,* on s'arrêtera au nombre 6^{c},138, qui répond à ce nombre 20 : ce nombre exprimera, en centimètres et parties décimales du centimètre, le diamètre que devra avoir chaque soupape de sûreté.

Cette table ne s'étend pas au-dessus de *six atmosphères;* il est nécessaire, pour les pressions plus élevées, de donner aux soupapes de sûreté, à égalité de surfaces de chauffe, des diamètres aussi grands que pour la pression de *six atmosphères*. Si donc, le numéro de marque d'une chaudière indique une pression qui excède les limites de la table, on procédera comme pour le timbre de six atmosphères et on cherchera, dans la dernière colonne de la table, le nombre correspondant à celui qui, dans la première colonne, exprimera la surface de chauffe de cette chaudière.

On a jugé inutile d'étendre la table à des surfaces de chauffe ayant plus de 30 mètres quarrés, parce qu'il est préférable, et même prudent, d'augmenter le nombre des chaudières, plutôt que d'en faire qui aient de trop grandes dimensions; ensuite, parce qu'on pourra facilement, pour les surfaces de chauffe qui surpasseraient 30 mètres quarrés, calculer les diamètres à donner aux soupapes en se

servant des formules qui ont été précédemment données, savoir : de la formule (A), dans le cas où ces soupapes seraient disposées pour s'ouvrir entièrement ; ou de la formule (B), si elles devaient seulement se soulever et s'entrouvrir, comme toutes celles qui sont habituellement en usage.

Lorsqu'un fabricant, parmi les soupapes dont il fait ordinairement usage, n'en trouvera pas qui auront précisément le diamètre qui répondra à la surface de chauffe et au numéro de marque d'une certaine chaudière, il pourra y adapter une soupape d'un diamètre différent, pourvu que ce diamètre soit toujours plus grand que celui qui est indiqué par la table,

Les soupapes de sûreté ayant les diamètres que donne soit la table, soit la formule, conviendront non-seulement aux cas ordinaires du chauffage, mais encore à la circonstance d'une production surabondante de vapeur, qu'occasionerait un feu poussé avec une trop grande activité. Mais il est bien essentiel de ne pas confondre cette circonstance avec celle d'une formation subite d'une grande quantité de vapeur, qui serait due à une cause accidentelle, car celle-ci peut, suivant l'opinion de plusieurs praticiens éclairés, donner lieu à des explosions, contre lesquelles les soupapes de sûreté et les rondelles métalliques fusibles seraient des moyens impuissans. Pour prévenir ces explosions si dangereuses, on ne saurait veiller trop soigneusement à tout ce qui a rapport à l'alimentation des chaudières, et à l'observation des mesures de précaution indiquées dans les instructions des 19 mars 1824, 27 mai et 3 juin 1830.

En déterminant les dimensions des soupapes, ainsi qu'il vient d'être prescrit, celles dont on fait habituellement usage auront généralement des diamètres plus grands que ceux qu'on leur donne maintenant ; ce qui sera avantageux, puisque, dans beaucoup de cas, ces dia-

mètres sont réellement trop petits. On obtiendra cet avantage sans néanmoins être entraîné dans l'inconvénient d'augmenter les dimensions qui ont été assignées jusqu'à présent aux rondelles métalliques fusibles ; on pourra, au contraire, diminuer ces dimensions en les réglant ainsi qu'il va être dit ; en sorte qu'à l'avenir l'usage des rondelles sera moins gênant et moins coûteux.

§ 2. Règles pour les rondelles métalliques fusibles.

L'article 5 de l'ordonnance royale du 29 octobre 1823, porte qu'en outre des soupapes de sûreté, il sera adapté à chaque chaudière deux rondelles métalliques fusibles, aux degrés déterminés dans ce même article.

La première de ces rondelles, celle qui est la plus fusible, doit avoir un diamètre au moins égal à celui d'une des soupapes de sûreté, et la seconde rondelle, celle qui est la moins fusible, un diamètre double.

Mais la soupape dont il s'agit ici est celle qui s'ouvrirait entièrement. Ainsi, la moitié de chaque nombre que donne la table exprimera, en centimètres et parties décimales du centimètre, le diamètre de la première rondelle, et ce même nombre, pris en entier, exprimera celui de la seconde rondelle.

Si, par exemple, la chaudière a une surface de chauffe de 10 mètres quarrés, et si le numéro de son timbre est $4\frac{1}{2}$ atmosphères, on trouvera dans la table, pour ce numéro et cette surface de chauffe, $4^{c},066$. Ce nombre sera le diamètre de la seconde rondelle, c'est-à-dire, celle qui est la moins fusible; et, en le divisant par 2, on aura $2^{c},033$ pour le diamètre de la première rondelle, celle qui est la plus fusible.

Quand une chaudière sera frappée d'un timbre indiquant une pression plus grande que *six atmosphères*, les rondelles métalliques devront toujours avoir les degrés de fusibilité voulus par le numéro du timbre ; mais, dans ce

cas, les dimensions de ces rondelles seront, comme celles des soupapes de sûreté, réglées de la même manière que si la chaudière portait seulement le timbre de six atmosphères.

Lorsqu'il sera nécessaire de maintenir extérieurement, avec une grille, les rondelles fusibles, pour les empêcher de bomber lorsqu'elles sont en activité de service, il faudra augmenter leurs diamètres de manière que la surface libre ou, en d'autres termes, que la surface non recouverte de chaque rondelle soit, pour la première, égale à la surface d'une soupape qui, s'ouvrant entièrement, conviendrait à la chaudière, et pour la seconde rondelle, quadruple de la surface de la même soupape.

Paris, le 23 juillet 1832.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

Approuvé, le 23 juillet 1832.

Le pair de France, ministre secrétaire d'état du commerce et des travaux publics,

COMTE D'ARGOUT.

TABLE

TABLE *pour régler les diamètres à donner aux orifices des soupapes de sûreté et aux rondelles métalliques fusibles.*

Surfaces de chauffe des chaudières.	NUMÉROS DES TIMBRES INDIQUANT LES TENSIONS DE LA VAPEUR SOUS LA PRESSION DE DIFFÉRENTES ATMOSPHÈRES.									
	1 1/2 atmosph.	2 atmosph.	2 1/2 atmosp.	3 atmosp.	3 1/2 atmosp.	4 atmosp.	4 1/2 atmosp.	5 atmosp.	5 1/2 atmosp.	6 atmosp.
m. q	centim.	centim.	centim.	centim	centim.	centim.	centim.	centim.	centim.	centim.
1	2. 493	2. 063	1. 799	1. 616	1. 479	1. 372	1. 286	1. 214	1. 152	1. 100
2	3. 525	2. 918	2. 544	2. 285	2 092	1. 941	1. 818	1. 716	1. 630	1. 555
3	4. 317	3. 573	3. 116	2. 799	2. 563	2. 377	2. 227	2. 102	1. 996	1. 905
4	4 985	4. 126	3. 598	3. 232	2. 959	2. 745	2. 572	2. 427	2. 305	2. 200
5	5. 574	4. 613	4. 023	3. 614	3. 308	3. 069	2. 875	2. 714	2. 578	2. 459
6	6. 106	5. 054	4. 407	3 958	3. 624	3. 362	3. 149	2. 973	2. 823	2. 694
7	6. 595	5. 458	4. 760	4. 276	3. 914	3. 631	3. 402	3 211	3. 045	2. 910
8	7. 050	5. 835	5. 089	4. 571	4. 185	3. 882	3. 637	3. 433	3. 260	3. 111
9	7. 478	6. 189	5. 318	4. 848	4. 438	4. 117	3. 457	3. 641	3. 458	3. 299
10	7. 882	6. 524	5. 690	5 110	4. 679	4. 340	4. 066	3. 838	3. 645	3. 478
11	8. 267	6. 843	5. 967	5. 360	4. 907	4. 552	4. 265	4. 025	3. 823	3. 648
12	8. 635	7. 147	6. 233	5. 598	5. 125	4. 754	4. 454	4. 204	3. 993	3. 810
13	8. 987	7. 439	6. 487	5. 827	5. 334	4. 949	4. 636	4. 376	4. 156	3. 965
14	9. 325	7. 720	6. 732	6. 047	5. 536	5. 138	4. 811	4. 541	4. 312	4. 124
15	9. 654	7. 990	6. 968	6. 259	5. 730	5. 316	4. 980	4. 701	4. 464	4. 259
16	9. 970	8. 253	7. 197	6. 464	5. 918	5. 490	5. 143	4. 854	4. 610	4. 399
17	10. 277	8. 506	7. 418	6. 663	6. 100	5. 659	5. 302	5. 004	4. 752	4. 534
18	10 575	8. 753	7. 633	6. 841	6. 277	5. 823	5. 455	5. 149	4. 890	4. 666
19	10. 865	8. 993	7. 842	7. 044	6. 449	5. 982	5. 605	5. 290	5. 024	4. 794
20	11. 147	9. 227	8. 046	7. 227	6. 616	6. 138	5. 750	5. 428	5. 154	4. 918
21	11. 423	9. 454	8. 245	7. 389	6. 780	6. 289	5. 892	5. 561	5. 282	5. 040
22	11. 691	9. 677	8. 439	7. 580	6. 939	6. 437	6. 031	5 692	5. 406	5. 158
23	11. 954	9. 894	8. 629	7. 750	7. 095	6. 582	6. 167	5. 820	5. 527	5. 274
24	12. 211	10. 107	8. 814	7. 917	7. 248	6. 723	6. 299	5. 845	5. 646	5. 388
25	12. 463	10. 316	8. 996	8. 080	7. 397	6. 862	6. 429	6. 069	5. 763	5. 499
26	12. 710	10. 520	9. 174	8. 240	7. 544	6. 998	6. 556	6. 188	5. 877	5. 608
27	12. 952	10. 720	9. 349	8. 397	7. 776	7. 132	6. 681	6. 306	5. 989	5. 715
28	13. 190	10. 917	9. 520	8. 551	7. 828	7. 262	6. 804	6. 422	6. 099	5. 819
29	13. 423	11. 110	9. 689	8. 703	7. 967	7. 391	6. 924	6. 535	6. 207	5. 912
30	13. 653	11. 300	9. 855	8. 851	8. 103	7. 517	7. 043	6. 648	6. 313	6. 024

(N°. CLIV.)

[14 août 1832.]

Nouveau mode de fermeture pour les lampes de sûreté.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, pour que les lampes de sûreté puissent prévenir l'explosion du gaz hydrogène-carboné, une des conditions essentielles est qu'elles soient tenues exactement fermées; mais les mineurs, malgré les recommandations qui leur sont faites, soulèvent quelquefois, pendant le travail, l'enveloppe métallique, et il est résulté de cette imprudence de graves accidens.

Pour obvier à ce danger, on avait imaginé, dans les premiers temps, de fermer la lampe avec un petit cadenas. Le dérangement fréquent et le prix d'achat de ces cadenas les ont bientôt fait abandonner, et on leur a préféré presque partout l'emploi d'une tige à vis qui traverse, dans un tube, le réservoir d'huile, et qui ne peut être tournée que par une clef particulière.

Ce dernier mode ne laisse pas aussi d'avoir des inconvéniens : la disposition du tube qui traverse le réservoir d'huile complique un peu la construction de la lampe, et rend sa fabrication plus coûteuse; les deux soudures de ce tube sur les deux fonds du réservoir exigent en outre de fréquentes réparations; et puis il n'est pas sans exemple que des ouvriers aient ouvert leur lampe avec une fausse clef ou une petite pince.

M. Régnier, mécanicien à Paris, a trouvé un mode de fermeture qui est très-économique, et qui a paru au conseil général des mines offrir les garanties désirables. Il consiste à fermer la lampe avec une lame étroite de plomb laminé, dont on rapproche les deux bouts en la

pliant, et qu'on marque d'une double empreinte en comprimant fortement ces deux bouts à l'aide d'une presse portative de l'invention de M. Régnier.

En tout, l'appareil se compose :

1°. D'une tige mobile de fil de fer de 4 $\frac{1}{2}$ millimètres de diamètre, et d'une longueur suffisante pour traverser le chapeau en tôle ainsi que la virole en cuivre de la lampe, et pour pénétrer dans un trou cylindrique creusé dans le fond supérieur du réservoir d'huile;

2°. D'une petite lame de plomb, longue de 25 à 27 millimètres, large de 2 $\frac{1}{2}$ millimètres et épaisse de 1 $\frac{1}{2}$ à 2 millimètres, qui traverse une ouverture longitudinale (semblable à l'œil d'une aiguille ou d'un carrelet) percée dans la partie inférieure de la tige mobile entre la virole et le réservoir; ce sont les deux bouts de cette lame qui, repliés et rapprochés l'un de l'autre, comme il est dit ci-dessus, sont en quelque sorte soudés à froid et marqués de la double empreinte par la presse de M. Régnier.

La tige mobile de fil de fer doit avoir la même grosseur que les tiges qui forment ordinairement la cage de la lampe, et qui servent à protéger la cheminée en tissu métallique contre tout choc extérieur. Elle peut être mise à la place d'une de ces tiges et en tenir lieu

Quant au trou percé dans le fond supérieur du réservoir, il doit être assez profond pour qu'on ne puisse pas en retirer entièrement la tige mobile lorsqu'elle est traversée par la lame de plomb timbrée, et quel que soit le jeu ou l'intervalle restant entre cette lame et la virole de la cage. Comme il convient que ce trou n'ait point de communication avec l'intérieur du réservoir d'huile, il faut, si le fond supérieur de ce réservoir n'a pas une épaisseur suffisante, ajouter, au-dessus ou au-dessous de ce fond, soit une plaque de cuivre soudée à la soudure forte, soit une petite masse ou poupée de cuivre soudée ou vissée.

Cette espèce de fermeture est fort simple et d'une exécution facile; elle a l'avantage de conserver à la lampe et à sa cage leur disposition ordinaire; elle dispense d'employer la tige à vis et le tube qui traversent le réservoir d'huile; elle diminue aussi les frais de fabrication et d'entretien, et on est fondé à croire que la dépense du renouvellement et du timbrage du plomb sera au-dessous d'un huitième ou d'un dixième de centime par jour, surtout si on en défalque la valeur du vieux plomb. (Chaque lame longue de 27 millimètres, large de 2 $\frac{1}{2}$ millimètres et épaisse de 1 $\frac{1}{2}$ millimètre, ne pèserait que 9 décigrammes.)

L'opération du plombage des lampes, au moment même où on les allume, n'exigera pas une main-d'œuvre bien longue, quel que soit le nombre des lampes, si elle est convenablement ordonnée et surtout si on la divise entre plusieurs ouvriers; le premier allumerait la lampe et la fermerait; le second mettrait la lame de plomb en place et la replierait; et le troisième marquerait le plomb d'une double empreinte, à l'aide de la presse qui doit être solidement fixée sur une table.

On pourrait, pour plus de simplification, se dispenser de l'emploi de la tige mobile en fil de fer, en rivant, sur l'anneau ou collet cylindrique du réservoir d'huile, une petite pièce de cuivre saillante et percée d'un trou correspondant à un trou semblable pratiqué dans la virole de la cage. C'est alors dans ces trous qu'on introduirait la lame de plomb, dont on rapprocherait ensuite les deux bouts pour les timbrer.

Enfin on peut aussi ajouter la lame de plomb timbrée aux lampes qui ont déjà la tige à vis et réunir ainsi les deux espèces de fermeture. Dans ce cas, la lame de plomb traverse la partie supérieure de la tige à vis entre le réservoir d'huile et la virole de la cage, et son emploi n'exige l'addition d'aucune pièce nouvelle.

Pour timbrer les lampes de la première et de la troisième espèce dont il vient d'être parlé, la presse, qui est en forme d'étau, doit être couchée horizontalement; elle doit être placée verticalement pour celles de la seconde espèce, où l'on a simplement rivé sur l'anneau du réservoir d'huile une petite pièce de cuivre.

Les deux premières lampes offrent le même genre de garantie, garantie uniquement morale il est vrai, puisqu'elle ne repose que sur la crainte d'une réprimande ou d'une punition que le mineur encourrait si on reconnaissait qu'il a ouvert sa lampe au mépris du règlement qui le lui défend : garantie néanmoins qui sera suffisante dans la plupart des cas, si la lampe de chaque mineur porte son nom ou son numéro, si les surveillans font leur devoir et si le règlement est toujours ponctuellement exécuté. Mais en réunissant les deux espèces de fermeture, c'est-à-dire la tige à vis et la lame de plomb timbrée, on obtiendra encore plus de sécurité, car il est bien peu probable qu'un ouvrier ose se hasarder à faire usage d'une fausse clef, quand il sera certain d'avance que sa contravention sera reconnue et punie.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de faire connaître à MM. les exploitans des mines de houille de votre département, et de les engager à adopter ce mode de fermeture des lampes de sûreté par le plombage, mode qui jusqu'ici avait été regardé comme trop coûteux, mais qui peut être employé aujourd'hui avec beaucoup de facilité et presque sans dépense à l'aide de la petite presse portative de M. Régnier.

Ce mécanicien demeure à Paris, rue de Sorbonne, n°. 4; c'est à lui que MM. les exploitans qui désireront se procurer ces presses, doivent s'adresser.

Veuillez, monsieur le Préfet, m'accuser réception de la présente, dont je transmets des ampliations à MM. les ingénieurs des mines. J'ai la confiance que leur interven-

tion et la vôtre aideront efficacement à propager ce nouveau procédé, qui offre tous les avantages qu'on pouvait souhaiter.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLV.)

[31 août 1832.]

Reconnaissance des parties inférieures des ouvrages en lit de rivière.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, la sécheresse qui règne depuis plusieurs mois a occasioné une baisse inaccoutumée dans la plupart des fleuves et rivières du royaume.

Cet état de choses, si favorable aux travaux hydrauliques, permet en outre de soumettre les parties inférieures des ouvrages déjà exécutés à un examen dont j'attends les meilleurs résultats. Il est facile de bien connaître l'état des maçonneries de fondation, des risbermes, radiers et enrochemens qui se montrent à découvert; et celui des parties encore couvertes d'eau peut être apprécié au moyen de quelques sondages.

Ainsi, on sera rassuré sur le sort de certaines constructions; on connaîtra les parties faibles de plusieurs autres, et on se mettra en mesure de faire le meilleur emploi possible des fonds qui pourront y être affectés plus tard.

Je ne doute pas que MM. les ingénieurs n'aient déjà recueilli quelques observations de cette espèce; mais il me paraît nécessaire de faire un travail complet, de dresser, pour ainsi dire, procès-verbal des remarques auxquelles donneront lieu les ouvrages d'une certaine impor-

tance, et de rédiger, pour l'administration, des états détaillés qu'elle pourra consulter au besoin.

Je désire qu'en même temps, l'étiage actuel soit repéré sur des points fixes, ou rapporté au zéro des échelles de hauteur d'eau, partout où il en existe.

Il importe de mettre à profit tous les instans, et je compte dans cette circonstance, comme dans toutes les autres, sur l'activité de MM. les ingénieurs.

Des états séparés devront être dressés pour les ponts; la navigation et les ports de commerce.

Je vous prie monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente lettre, dont j'adresse une expédition à MM. les ingénieurs.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLVI.)

[5 septembre 1832].

Loi du 6 novembre 1831. — État de répartition à distribuer aux chambres. — Demande de renseignemens.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, l'article 7 de la loi du 6 novembre 1831 porte qu'il sera distribué aux chambres, au plus tard dans la session de 1833, un état détaillé de la répartition du crédit extraordinaire de dix-huit millions mis par cette loi à la disposition du gouvernement.

Sur ce crédit deux millions sont affectés aux travaux des routes royales, et trois millions cinq cent mille francs aux travaux des routes et ouvrages d'art à la charge des départemens. Il importe de réunir, dès à présent, en ce qui touche l'emploi de ces fonds, les documens qui doivent être mis sous les yeux des chambres. Dans plusieurs

départemens, les états de répartition des crédits alloués n'ont pas encore été produits ; il a pu arriver dans d'autres départemens que les répartitions proposées par MM. les préfets, et approuvées par l'administration, aient reçu des modifications, par suite de circonstances imprévues, et qu'il en soit résulté des viremens de fonds dont je ne serais pas encore informé. Le compte qui sera distribué aux chambres doit reposer sur les données les plus exactes; j'ai donc besoin, pour le préparer, de connaître avec toute certitude l'emploi des fonds mis à votre disposition. Je vous prie de m'en adresser l'état de répartition définitive. Deux tableaux séparés, établissant la distinction nécessaire entre les travaux des routes royales et les travaux départementaux, doivent indiquer, conformément au vœu de la loi, l'objet de chaque allocation. Vous voudrez bien remarquer que le tableau relatif aux travaux départementaux doit rappeler, en outre, le montant de la subvention fournie par le département; il est aussi nécessaire qu'on y fasse mention des ressources extraordinaires sur lesquelles cette subvention est prélevée.

Je n'ai pas besoin d'insister auprès de vous, monsieur le Préfet, sur l'importance que j'attache à recevoir le plus tôt possible les documens que j'ai à rassembler, pour satisfaire en temps utile à la disposition de la loi et aux intentions du gouvernement.

Je vous prie, du reste, de vous concerter avec M. l'ingénieur en chef pour assurer promptement l'emploi de tous les fonds qui ont été accordés à votre département en vertu de la loi du 6 novembre 1831. Veuillez, en m'adressant les états de répartition dont je vous fais la demande aujourd'hui, me donner des renseignemens précis sur la quotité des sommes qui restent à dépenser.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLVII.)

[6 septembre 1832].

Budget de 1832. — *Retrait immédiat des fonds qu'il ne serait pas possible de dépenser utilement d'ici au* 31 *décembre prochain.*

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, l'ordonnance du 14 septembre 1832, qui régit la comptabilité du royaume, interdit expressément de payer sur les fonds de l'année, qui donne son nom à l'exercice, les travaux qui n'auraient pas reçu leur exécution dans le cours de cette année. Ainsi les fonds de 1832 ne peuvent être appliqués qu'aux ouvrages exécutés et qu'aux dépenses réalisées, au plus tard, à l'époque du 31 décembre prochain.

Il importe donc de vous mettre en mesure, dès ce moment, de consommer le plus utilement possible tous les fonds que la dernière loi de finances a mis à notre disposition. Veuillez, monsieur le Préfet, vous faire rendre compte de la situation de ces fonds, et prendre les mesures convenables pour imprimer une activité nouvelle aux travaux dont les allocations sont loin encore d'être épuisées.

D'un autre côté, comme il pourrait résulter de diverses circonstances qu'il ne fût pas possible de consommer la totalité de ces allocations, je vous prie, si vous présumez que ce cas doive se manifester dans votre département, de me faire connaître dès ce moment quelle serait l'importance des sommes que vous pourriez remettre à mon administration, et dont il deviendrait nécessaire d'opérer le retrait. Les déplacemens de crédit, qui ont lieu souvent lorsque le terme de l'exercice est près d'expirer, se font

presque toujours avec une précipitation peu conciliable avec une sage distribution et un bon emploi des fonds disponibles.

Je vous prie de m'adresser des réponses séparées pour les routes et ponts, pour la navigation, et pour les ports maritimes.

Cette circulaire a pour but de porter immédiatement à ma connaissance les portions de crédits déjà ouverts dont je pourrais opérer le déplacement, et les réponses que vous aurez à y faire ne doivent pas empêcher l'envoi prescrit par la circulaire du 25 janvier 1823, des sous-répartitions rectifiées, présentées séparément aussi pour chaque service.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLVIII.)

[30 septembre 1832.]

Remplacement de bacs par des ponts.

CIRCULAIRES AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, par sa circulaire du 24 août 1831, M. le ministre du commerce et des travaux publics vous a invité à rechercher avec soin les entreprises d'utilité publique dont l'exécution pourrait être offerte à des associations industrielles, moyennant la jouissance d'un péage. La pensée du gouvernement était, vous le savez, de créer ainsi, avec le concours des capitalistes, la plus grande masse de travaux possible pour la classe ouvrière. M. le ministre vous a chargé, dans ce but, de lui indiquer particulièrement les passages d'eau où il n'existe actuellement que des bacs, et où il serait possible d'établir des ponts fixes ou suspendus.

Depuis, un crédit de cinq cent mille francs, mis à la disposition du gouvernement par la loi du 6 novembre 1831, a rendu plus facile la réalisation de ces entreprises, en donnant le moyen d'accorder des subventions pour les localités où le produit probable du péage n'offrirait pas une chance suffisante de remboursement des dépenses. On s'est ainsi trouvé à même de conclure plusieurs traités qui n'auraient pu avoir lieu sans cette intervention efficace.

Les résultats satisfaisans qu'on a obtenus doivent en faire espérer d'autres encore, et le gouvernement a l'intention de demander l'allocation d'un nouveau crédit spécial, qui lui permette de continuer un système dans lequel il ne faut marcher sans doute qu'avec précaution, mais que, jusqu'à présent, il ne peut que s'applaudir d'avoir adopté.

Il importe donc de rechercher le plus promptement possible, non seulement quelles sont les localités où l'on pourrait substituer des ponts à des bacs, au moyen de la seule concession de péages, mais encore quels sont les points où, en accordant quelques secours à l'entrepreneur, il serait possible de mettre les ressources de niveau avec les dépenses et de présenter aux spéculateurs un appât suffisant.

Lorsque MM. les ingénieurs, après une étude des lieux et l'appréciation sommaire des dépenses, dans l'hypothèse de tel ou tel système de construction, reconnaissent qu'on peut, avec espoir de succès, faire un appel à l'industrie pour l'établissement d'un pont, ils doivent s'empresser de réunir les documens propres à la rédaction du cahier des charges, sur lequel l'adjudication sera passée. Ce n'est point un projet régulier que je demande; dans les opérations qui ne se réalisent qu'aux risques et périls des entrepreneurs, il convient de laisser à ces derniers le choix des moyens d'exécution. J'ai besoin

seulement d'avoir sous les yeux, 1°. un plan des lieux qui indique l'emplacement du pont et la direction des abords; 2°. un profil transversal de la rivière sur lequel on tracera les niveaux respectifs des hautes, basses, et moyennes eaux; 3°. un rapport motivé où doivent être présentés tous les renseignemens nécessaires pour déterminer les conditions principales de l'adjudication, c'est-à-dire pour fixer la largeur du débouché des eaux entre les culées, celle du passage entre les garde-corps ou entre les parapets, suivant le système de construction qui sera proposé, l'élévation de la partie inférieure du tablier ou de la clef de la voûte au-dessus des plus hautes eaux, le rayon des courbes de raccordement de l'axe du pont avec les axes des portions de route exécutées ou à exécuter aux abords, la limite supérieure de la pente qu'on peut admettre pour ces abords, enfin les dispositions à prescrire dans l'intérêt de la navigation ou du flottage, si la rivière est navigable ou flottable. Ce rapport doit être accompagné d'un projet de tarif pour la perception du péage et de l'indication du *maximum* de durée qu'il conviendrait d'assigner à la concession de ce péage.

Dès que M. l'ingénieur en chef vous aura remis ses propositions pour la construction d'un nouveau pont, vous voudrez bien, monsieur le Préfet, les communiquer aux conseils municipaux des communes intéressées à l'établissement du passage, et les inviter à donner leur avis, 1°. sur l'emplacement du pont; 2°. sur le tarif du péage. Vous me les adresserez ensuite avec vos propres observations. De cette manière, les projets ne me parviendront qu'après avoir été complétement instruits sur les lieux.

Je vous prie de ne pas perdre de vue que, si la construction projetée se trouve dans le rayon d'une place forte ou dans la zone de défense, il est indispensable que M. l'ingénieur en chef se concerte avec les officiers

du génie, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 septembre 1816, pour discuter les avantages ou les inconvéniens de l'entreprise. Le procès-verbal des conférences qui auront eu lieu devra être joint aux pièces.

Je recommande ces instructions à votre attention particulière. En les observant exactement, on évitera beaucoup de lenteurs et d'omissions, qui ont souvent retardé la conclusion d'affaires importantes, et nous parviendrons à multiplier en peu de temps des entreprises qui exercent toujours sur la prospérité du pays une si heureuse influence.

Je vous prie d'ailleurs de faire dresser, dès ce moment, et de me transmettre un état de tous les passages d'eau qui existent dans votre département, avec l'indication, pour chacun d'eux, du montant de la ferme du bac, et de l'époque à laquelle elle doit expirer. En examinant cet état, vous pourrez vous-même facilement reconnaître sur quels points nous pouvons espérer d'appliquer avec quelque succès les dispositions précédentes.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLIX.)

Personnel. — Décisions diverses. — Retraites et décès.

1°. DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre.

6 *août* 1832. — M. Trudon Desormes, actuellement ingénieur en chef du département de l'Allier, sera chargé, au même titre, du service du département des Hautes-

Alpes, et M. Lequesne, actuellement ingénieur en chef du département des Hautes-Alpes, remplacera M. Trudon Desormes dans le département de l'Allier.

20 *août* 1832. — M. Guibourg, ingénieur ordinaire, employé dans le département de Loir-et-Cher, à Romorantin, est placé dans la réserve.

27 *août* 1832. — M. Boucaumont, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au canal latéral à la Loire, sera chargé du service d'un arrondissement dans le département de l'Allier, à Montluçon.

10 *septembre* 1832. — M. Fresnel, ingénieur en chef, secrétaire de la commission des phares, réunira provisoirement les fonctions qu'il remplit aujourd'hui, à celles de secrétaire du conseil général des ponts et chaussées.

MM. Avril et Lebreton, ingénieurs ordinaires, sont nommés secrétaires de section près du conseil général des ponts et chaussées.

idem — M. Duvignaud, ingénieur ordinaire, actuellement en congé, est chargé du service d'un arrondissement dans le département de la Charente, à la résidence d'Angoulême, en remplacement de M. Goubeau, qui a été appelé dans le département de la Loire-Inférieure.

17 *septembre* 1832. — M. Cavalier, ingénieur ordinaire, attaché aux travaux de la navigation de l'Oise, remplace M. Lebreton dans le département de l'Aisne, à la résidence de Soissons.

Idem. — M. Huibratte, ingénieur ordinaire, employé dans le département de la Corrèze, est placé dans la réserve.

M. Joly, aspirant-ingénieur, employé provisoirement dans le département de Tarn-et-Garonne, sera chargé du service d'un arrondissement dans le département des Vosges, à la résidence d'Épinal.

26 *septembre* 1832. — Il est accordé à M. Courtois, ingénieur ordinaire, un congé illimité. Cet ingénieur est autorisé à accepter l'offre que la compagnie du canal de

Givors lui a faite, de se charger de la direction des travaux de prolongement de ce canal.

2°. DÉCÈS.

M. Gengoult-Clairville, ing. en chef en retraite, décédé le 21 mars 1832.

(N°. CLX.)

Classemens des routes; dates et extraits des ordonnances royales y relatives.

29 *février* 1832. — Le chemin de Provins à Courgivault, par Villiers-Saint-Georges, est classé au rang des routes départementales de Seine-et-Marne, sous le numéro et la dénomination de route départementale n°. 20, de Provins à Courgivault, par Villiers-Saint-Georges.

3 *avril* 1832. — Le chemin de Chessy à Saint-Florentin est classé au rang des routes départementales, 1°. dans l'Yonne, sous le n°. 14, et le nom de route de Germigny-aux-Croûtes; 2°. dans l'Aube sous le n°. 5 et le nom de de route de Chessy à Saint-Florentin, par Germigny.

Les trois chemins, 1°. de Vandeuvres à Dienville; 2°. de Chaource à l'embranchement de la route royale n°. 71; 3°. d'Auxon à Villemaur et de Villemaur à Nogent, sont classés parmi les routes départementales de l'Aube : *le premier,* en prolongement de la route départementale n°. 3, qui prendra le nom de route de Riceys à Dienville, par Bar-sur-Seine et Vandeuvres; *le second*, sous le n°. 6 et la dénomination de route de Chaource à Troyes; *et le troisième*, en prolongement de la route départementale n°. 4, qui prendra le nom de route de Tonnerre à Nogent-sur-Seine, par Ervy, Auxon, Aix-en-Othe, Villemaur, Palis, Villadin et Avant.

(N°. CLXI.)

[20 juillet 1832.]

Indemnités (Déversoir de la Colatre). — *Travaux publics.* — *Aux termes des conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées* (*), *tout dommage causé pour l'établissement de chantier et de chemins, est à la charge de l'adjudicataire.*

(20 juillet 1832. — Ministère de l'intérieur).

Un arrêté du conseil de préfecture du département de la Nièvre, en date du 21 août 1830, avait fixé à la somme de 60 francs l'indemnité réclamée par le sieur Guérault, à raison des dommages causés à sa propriété par l'établissement de chantiers et chemins pour la construction du déversoir de la Colatre (travail dépendant du canal latéral à la Loire); le même arrêté mettait le payement de cette indemnité à la charge de l'état.

Le ministre de l'intérieur a fait remarquer, dans son pourvoi devant le conseil d'état, que cette disposition de l'arrêté était contraire aux conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées; qu'en effet, l'art. 9 de ces conditions laisse à la charge des adjudicataires des travaux le payement de tous les dommages que peuvent occasioner la prise, le transport et le dépôt des matériaux, ainsi que l'établissement des chantiers et des chemins de service; que l'indemnité due au sieur Guérault devait, en conséquence, rester à la charge du sieur Michel, entrepreneur du déversoir de la Colatre : enfin qu'il résultait au surplus d'une lettre du préfet de la Nièvre, du 28 septembre 1830, que le conseil de préfecture avait reconnu sa méprise, mais qu'il ne s'était pas cru compétent pour rapporter son arrêté.

Le ministre concluait, en conséquence, à ce que cet arrêté fût annulé bien moins pour la somme, ici sans importance, que pour le principe qu'il consacrerait, et dont les autres entrepreneurs du canal pourraient réclamer l'application à leur profit.

Voici l'ordonnance qui a été rendue :

Louis-Philippe, etc.

Vu la lettre enregistrée au secrétariat général de notre

(*) Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs (30 juillet 1811). *Ravinet*, tom. 1, pag. 580.

conseil d'état, le 20 novembre 1830, par laquelle notre ministre de l'intérieur se pourvoit contre un arrêté du conseil de préfecture du département de la Nièvre, en date du 21 août précédent, qui a fixé à la somme de 60 fr. l'indemnité due au sieur Ferdinand Guérault, propriétaire à Chevenon, à raison du dommage à lui causé par l'établissement de chantiers et chemins de service pour la construction du déversoir de la Colatre, faisant partie des travaux du canal latéral à la Loire, et a décidé que ladite somme de 60 fr. serait acquittée sur le mandat du préfet de la Nièvre, ladite lettre tendant à ce qu'il nous plaise annuler ledit arrêté de préfecture, sauf à renvoyer le sieur Guérault à se pourvoir directement contre le sieur Michel, entrepreneur dudit déversoir, pour la réparation des dommages que ce dernier lui a causés ;

Vu la décision attaquée ;

Vu l'art. 9 des clauses et conditions générales, imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, l'extrait du devis des travaux du déversoir de la Colatre, l'avis et le rapport de l'ingénieur en chef de la 1re. division du canal latéral à la Loire, en date des 29 juillet et 22 septembre 1830 ;

Vu les lettres de notre garde des sceaux, en date des 3 décembre 1830, 13 décembre 1831 et 6 février 1832, portant invitation au préfet de la Nièvre, de communiquer ledit pourvoi aux sieurs Guérault et Michel, communication qui leur a été faite, et à laquelle ils n'ont pas répondu dans le délai du règlement ; ensemble toutes les autres pièces jointes au dossier ;

Ouï M. Germain, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 9 desdites conditions générales, c'est l'entrepreneur du déversoir de la Colatre, et non point l'état, qui doit supporter les indemnités auxquelles peuvent donner lieu les dommages

que ledit sieur Guérault aurait soufferts, par suite des travaux relatifs audit déversoir;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de la Nièvre, du 21 novembre 1830, est annulé, sauf au sieur Guérault à se pourvoir directement contre le sieur Michel, pour être, par ce dernier, indemnisé s'il y a lieu, et ainsi qu'il appartiendra.

(N°. CLXII.)

[20 juillet 1832.]

Grande voirie (Sr. Lara). — *Les conseils de préfecture ne sortent par des limites de leur compétence en admettant devant eux la discussion des faits relatifs aux contraventions en matière de grande voirie. — Il y a contravention à construire avant que l'autorité ait prononcé sur la demande en alignement.*

(Extrait du *Recueil des arrêts du conseil.*)

Le sieur Lara a fait placer sans permission à la façade d'une maison qui lui appartient, et qui est sujette à reculement, rue Jean-de-l'Épine, à Paris, un poteau en charpente, sur le milieu de la baie d'une ancienne porte cochère de cette maison; il a été traduit, pour ce fait, devant le conseil de préfecture, qui l'a condamné d'abord, par défaut, à la suppression du poteau et à une amende de 5 fr.; mais, sur les observations du sieur Lara, réformant sa première décision, le conseil de préfecture a renvoyé ce propriétaire de la plainte, en se fondant sur ce que la dimension du poteau n'excédait que de 0m.05 celle que l'administration est dans l'usage de permettre; que cette différence n'était point assez considérable, à raison de la solidité du mur, pour en opérer la consolidation, et que, d'ailleurs, il résultait de l'instruction que le sieur Lara n'avait établi le poteau dont il s'agit, qu'environ quinze jours après avoir demandé la permission.

Le ministre de l'intérieur s'est pourvu au conseil d'état contre l'arrêté du conseil de préfecture.

Il a fait observer qu'en discutant la question relative à la dimension du poteau, question purement administrative, et du ressort du préfet, ce conseil avait excédé les limites de sa compétence.

« En second lieu, disait le ministre, j'observe que la décision est » fondée sur une erreur de principe que j'ai déjà signalée dans d'autres » affaires semblables, et de laquelle il résulterait que tout propriétaire » serait libre d'exécuter, à un bâtiment sujet à retranchement, tels » ouvrages qu'il jugerait convenables, lorsqu'il aurait mis l'adminis- » tration en demeure par la demande d'une permission, et sauf la con- » damnation qui pourrait être prononcée pour les travaux exécutés, » s'ils étaient reconnus propres à consolider l'édifice. »

Le sieur Lara a défendu la décision du conseil de préfecture.

En la forme, il disait que la compétence du conseil de préfecture ne pouvait être contestée : qu'il était dans ses attributions de prononcer sur toutes les difficultés qui s'élevaient en matière de grande voirie.

Au fond, il a soutenu qu'il y avait bonne foi de sa part ; qu'il n'avait pas contrevenu sciemment aux réglemens de voirie ; que le poteau qu'il avait placé ne pouvait consolider sa maison ; que d'ailleurs sa maison n'était pas sujette à reculement, que le conseil pouvait s'en convaincre en demandant au ministre la production du plan de la rue.

En répondant aux moyens de défense, le ministre a reconnu que le poteau n'excédait que de 0m.05, la dimension de ceux que l'autorité municipale est dans l'usage de permettre ; qu'il ne paraissait pas susceptible de donner à la maison une consolidation réelle ; que, d'ailleurs, le sieur Lara, bien que répréhensible aux yeux de la loi, n'avait fait procéder à la pose du poteau que plusieurs jours après en avoir demandé l'autorisation ; que, dès lors, le conseil d'état verrait peut-être là des motifs suffisans pour faire obtenir au contrevenant la remise de la démolition, moyennant la condamnation à l'amende.

Le conseil d'état a prononcé en ces termes :

Louis-Philippe, etc.

Vu la loi du 18 pluviôse an VIII, la loi du 19-22 juillet 1791 ;

Vu la déclaration royale du 10 avril 1783 ;

Sur la demande en production du plan : considérant que les contraventions reprochées au sieur Lara sont indépendantes de la question d'alignemens, et que dès lors il n'y a pas lieu de s'y arrêter ;

Sur le reproche d'incompétence : considérant qu'au nombre des attributions que la loi du 28 pluviôse an VIII confère aux conseils de préfecture, se trouve celle de prononcer sur les difficultés qui pourront s'élever, en matière de grande voirie ; que, dès lors, le conseil de préfecture de la Seine n'est point sorti des bornes de sa compétence, en admettant devant lui la discussion des faits relatifs à la contravention imputée au sieur Lara ;

Au fond : considérant qu'en commençant les travaux, avant d'obtenir la permission qu'il avait demandée, le sieur Lara a contrevenu à la déclaration du roi, du 10 avril 1783, et que le conseil de préfecture a fait une fausse application de ce règlement, en bornant l'obligation du propriétaire à une simple demande non suivie de la décision de l'autorité ;

Considérant, néanmoins, qu'eu égard aux circonstances, et de l'avis de notre ministre de l'intérieur, il y a lieu de ne pas prononcer la démolition des constructions;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du conseil du préfecture du département de la Seine, en date du 11 octobre 1828, est annulé.

2. Le sieur Lara est condamné à une amende de 5 fr.

(N°. CLXIII.)

] 31 juillet 1832.]

Moulins et *usines* (Forges de Bonnal). — *Compétence administrative. — L'administration est compétente pour faire des règlemens dans l'intérêt public ; mais ces règlemens ne peuvent former obstacle aux jugemens des tribunaux sur les titres dont excipent les parties.*

Les forges, dites de Bonnal, situées sur l'Ognon dans le département de la Haute-Saône et possédées en commun aujourd'hui par les sieurs de Moustiers et Dulau d'Allemans, étaient depuis longues années le sujet de plaintes de la part des communes de Pont et d'Esprels. Ces plaintes donnèrent lieu à un jugement du tribunal du district de Beaume du 26 novembre 1794 (6 frimaire an III) qui condamna le sieur de Moustiers à réduire la hauteur de l'écluse supérieure de sa forge. Ce jugement était au surplus fondé sur une sentence rendue par la maîtrise des eaux et forêts de Beaume, le 8 janvier 1752, maintenue par arrêt du parlement de Besançon, du 8 janvier 1754; il était fondé aussi sur les lois nouvelles qui, à cette époque déjà, régissaient la matière.

Les choses restèrent cependant, à ce qu'il parait, dans le même état jusqu'en 1823. Les sieurs Samuël Blum et fils, devenus alors proprié-

taires d'un moulin situé en amont sur le même cours d'eau, moulin converti depuis en une usine à fer, se chargèrent de poursuivre, au nom du conseil municipal desdites communes, l'exécution du jugement dont il s'agit.

Mais bientôt des arrangemens particuliers dont les parties se montrèrent entièrement satisfaites, puisqu'ils avaient pour objet de procurer aux eaux de nouveaux débouchés et de faire cesser ainsi tout motif de plainte, portèrent ces communes à se désister de leurs poursuites.

Le préfet intervint dans ces arrangemens et, reconnaissant qu'ils étaient de nature à concilier tous les intérêts, il en autorisa l'exécution sous la direction et la surveillance des ingénieurs, par son arrêté du 27 décembre 1826.

Les sieurs Bourcard et Van Robais substitués aux droits des sieurs Blum et fils, et que représentent maintenant les sieurs Thuret et consorts, peu satisfaits au contraire de dispositions qui contrariaient leurs vues particulières, assignèrent les maires desdites communes, ainsi que les héritiers de Moustiers, pour qu'il fût ordonné que, nonobstant cet arrêté, le jugement de l'an III reçût son exécution; les maires ne répondirent à cette assignation que pour déclarer que leurs communes renonçaient à suivre cette exécution et qu'elles étaient désormais entièrement désintéressées dans toute cette affaire.

Les réclamans n'en persistèrent pas moins dans leurs poursuites; ils se fondaient sur l'acquisition de biens communaux qu'ils avaient faite, prétendant à ce titre représenter les communes, et comme l'existence de l'arrêté précité était un obstacle au jugement des tribunaux, ils en sollicitèrent l'annulation.

Cette demande, adressée d'abord à M. le ministre du commerce, ne fut point accueillie, attendu que le préfet avait statué dans les limites de ses attributions, et lorsque plus tard l'arrêté a été déféré au conseil d'état, le ministre l'a défendu en faisant remarquer : que c'est à l'administration qu'il appartient aux termes des lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791 de rechercher, indiquer et procurer le libre cours des eaux, d'en régler l'usage et la jouissance dans l'intérêt combiné de l'agriculture et de l'industrie ; que sans son autorisation aucun établissement nouveau mû par les eaux courantes ne saurait être légalement formé, ni aucune modification faite au système hydraulique des anciens ; et que dès lors l'administration ne pouvait demeurer étrangère aux dispositions résultantes de conventions particulières dont l'effet était précisément d'apporter des changemens à l'ordre de choses existant et au régime de la rivière.

Le préfet avait donc le droit d'intervenir comme il l'a fait, et, lors même qu'il y eût eu jugement des tribunaux, ce droit n'en demeurerait pas moins tout entier, attendu qu'en cette matière, les exceptions fondées sur des titres ou une ancienne possession ne font point obstacle à l'exercice des pouvoirs conférés à l'administration par les lois précitées.

Le conseil d'état a prononcé conformément à ces observations par l'ordonnance dont la teneur suit, en renvoyant toutefois aux tribunaux l'examen des titres dont excipent respectivement les parties.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des sieurs Lau-

rent Boisson, Isaac Thuret et Antoine Hypolite Bouchet, ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 5 août 1831, tendant :

« A ce qu'il nous plaise casser et annuler pour cause » d'incompétence et excès de pouvoir, l'arrêté du préfet » de la Haute-Saône, du 27 décembre 1826, et condamner » aux dépens les défendeurs ; »

Vu l'arrêté attaqué portant : « MM. les marquis de » Moustiers et d'Allemans sont autorisés à construire, » ainsi qu'ils s'y sont engagés, une portière à l'écluse de » la forge de Bonnal, dans le délai de neuf mois, à partir » de la date du présent, et sous la direction et la surveil- » lance de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, » qui fixeront le niveau des eaux d'une manière invariable ;

» Ampliations du présent arrêté seront adressées à » MM. le marquis de Moustiers et Duleau d'Allemans, » ainsi qu'à MM. Bourcard et Van Robais, tenus de s'y » conformer chacun en ce qui le concerne ; »

Vu le mémoire des exposans, enregistré le 20 août 1831, ensemble l'acte de notoriété du 22 juin 1830, et le procès-verbal de l'ingénieur des ponts et chaussées, du 1er. août 1831, joints audit mémoire ;

Vu leur réplique et leur requête additionnelle, enregistrées les 5 et 21 décembre 1831, tendant à ce qu'il nous plaise les recevoir en tant que de besoin, appelant de la décision du ministre du commerce et des travaux publics, en date du 17 décembre 1831 ;

Vu la lettre ci-dessus portant : qu'il n'y a lieu d'admettre les moyens d'incompétence présentés par les réclamans ;

Vu le jugement du tribunal de première instance de Beaume, du 6 frimaire an III, portant : « Le tribunal » condamne Charles Moustier à faire affaisser l'écluse su- » périeure de la forge de Bonnal, cotée A sur le plan de » descente, et de la réduire à la hauteur de 3 pieds, à » mesurer du fond du lit commun de la rivière ; »

Vu la procuration donnée au sieur Blum, le 29 mars 1823, par les maires et adjonts de la commune d'Esprels pour poursuivre l'exécution du jugement du 6 frimaire an III;

Vu une même procuration aux mêmes fins, donnée audit sieur Blum, par les maire et adjoint de la commune de Pont, le 20 mars 1823;

Vu l'approbation donnée le 24 mars 1823, par le préfet du département de la Haute-Saône, pour autoriser les poursuites ci-dessus;

Vu le jugement rendu par le tribunal de première instance de Vesoul, le 24 août 1830, portant: « Il est » sursis de prononcer sur le fond de la contestation, jusqu'à » ce qu'il ait été statué sur le mérite de l'arrêté du préfet » de la Haute-Saône, du 27 décembre 1826, dépens » réservés;

Vu le mémoire en défense de madame de la Forêt, en qualité de tutrice du sieur de Moustiers, son fils mineur, et du sieur Dulau d'Allemans, enregistré au secrétariat général, le 13 février 1832, tendant à ce que les sieurs Boisson, Thuret et Boucher, soient déclarés non recevables et mal fondés, dans le pourvoi par eux formé contre l'arrêté du 27 décembre 1826, et renvoyer les parties devant qui de droit, et condamner les adversaires aux dépens;

Vu deux actes d'appel du 23 juin 1823, du jugement du 6 frimaire, an III;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Saône, des 16 juin 1827 et 11 décembre suivant;

Vu les rapports de l'ingénieur des ponts et chaussées des 23 novembre 1827 et 29 février 1828;

Vu les actes de désistement des communes de Pont et d'Esprels des 2 et 10 mars 1829;

Vu l'acte d'appel du 8 décembre 1830;

Vu le plan des lieux;

Vu toutes les autres pièces produites;

Vu la loi du 6 octobre 1791;

Ouï Me. Petit de Gatines, avocat des requérans;

Ouï Me. Deloches, avocat des sieurs marquis de Moustiers et Dulau d'Allemans;

Ouï M. Germain, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le préfet était compétent pour faire, dans l'intérêt public, le règlement d'eau prescrit par le dispositif de son arrêté; règlement sur lequel une instruction est d'ailleurs ordonnée par notre ministre des travaux publics, et qui ne sera prescrit définitivement que par une ordonnance rendue sur le rapport dudit ministre;

Mais que le préfet aurait dû prescrire ce règlement préparatoire sans préjudice aux droits des tiers ni à ceux des parties résultant l'un à l'égard de l'autre de leurs titres respectifs et qu'il a excédé sa compétence en déclarant qu'au moyen des mesures ordonnées le but de la sommation du 11 décembre 1826 se trouverait rempli;

Notre conseil d'état entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté attaqué est annulé en tant qu'il a déclaré qu'au moyen des mesures ordonnées, le but de la sommation faite le 11 décembre 1826, se trouverait rempli.

La requête est rejetée dans le surplus des conclusions.

2. Les dépens sont compensés.

Le conseil d'état consacre, ainsi qu'on le remarque, le principe :

Qu'à l'administration appartient le droit de statuer par voie de disposition générale et réglementaire dans l'intérêt public; mais comme cet intérêt semble ici entièrement hors de cause, puisque la difficulté n'embrasse que des intérêts privés, tout dans cette affaire demeure subordonné au jugement des tribunaux sur les questions qui doivent leur être soumises, et ce n'est qu'autant que des tiers intéressés interviendraient dans la discussion et réclameraient le bénéfice qui résulterait pour eux de l'application des lois sur la matière qu'il y aurait lieu de s'occuper du règlement dont il s'agit.

(N°. CLXIV.)

[16 août 1832.]

Rivières navigables. (Sr. Joly de Bussy.) — *Les rivières navigables faisant partie du domaine public le préfet a, seul, qualité pour représenter et défendre les intérêts de l'état.*

Le 19 mars 1819, le préfet du département du Cher prit un arrêté dans lequel il invitait le préfet de la Nièvre à favoriser les plantations le long de la rive droite de la Loire, à partir de Mienne jusqu'au-dessous de La Celle et du village de Breaux, à l'effet de fermer ce bras du fleuve, et de rejeter tout le volume de ses eaux dans le bras gauche.

Arguant de cet arrêté, le sieur Jolly de Bussy, propriétaire de l'île du Sauloy, vis-à-vis La Celle, a fait des plantations qui ont augmenté la rapidité du fleuve dans le bras droit, et qui en ont rejeté le courant sur le territoire de La Celle. De là des corrosions de rives, de là même la crainte de voir les eaux envahir complétement cette plaine.

La commune de La Celle, située dans le département de la Nièvre, a déféré les entreprises du sieur Jolly au conseil de préfecture de ce département, qui, par arrêté du 28 mai 1825, a condamné ce propriétaire à détruire les plantations qu'il avait faites autour de l'île du Sauloy; mais sur la requête du sieur Joly, l'arrêté du conseil de préfecture fut annulé, pour cause d'incompétence, par ordonnance royale du 21 décembre 1825, attendu que l'île du Sauloy, qui donnait lieu à la contestation, appartenait au département du Cher, et les parties furent renvoyées devant le conseil de préfecture de ce dernier département.

La commune de La Celle s'est pourvue devant le conseil de préfecture du Cher, et ce conseil, en s'appuyant sur ce que les plantations du sieur Jolly étaient autorisées par l'arrêté du 9 mars 1819 (lequel, ainsi que l'*avançait* le conseil de préfecture, aurait été approuvé le 26 juin suivant, par le directeur général des ponts et chaussées), rejeta, par arrêté du 6 avril 1831, la demande en suppression des plantations du sieur Jolly. Mais *cette supposition* était une erreur; la lettre du directeur général, du 24 juin 1819, rappelait seulement la marche tracée par la loi du 29 floréal pour la répression des délits de grande voirie, et invitait le préfet à faire constater par procès-verbal, et à traduire les délinquans au conseil de préfecture.

Aussi le directeur général chargea-t-il le préfet du Cher, le 16 sep-

tembre 1831, d'attaquer devant le conseil de préfecture, par la voie de tierce opposition et à titre de partie publique, l'arrêté du 6 avril.

Cette tierce opposition fut rejetée le 17 mars suivant et comme irrégulière dans la forme, et attendu que l'ingénieur en chef ayant été consulté précédemment sur les contestations survenues entre la commune de La Celle et le sieur Jolly, l'état avait été représenté par cet agent, et avait ainsi été partie à l'arrêté du 6 avril 1831.

Le ministre du commerce a déféré au conseil d'état les deux arrêtés, et après avoir, d'une part, rectifié les faits erronés qui avaient motivé l'arrêté du 6 avril 1831, il a fait remarquer, relativement à la décision du 17 mars 1832, que c'était à tort que le conseil de préfecture avait jugé que l'état avait été suffisamment représenté par l'ingénieur en chef, lorsque la qualité de représenter l'état n'existe réellement que dans la personne du préfet délégué par le ministre compétent.

Cette dernière partie des observations du ministre a été accueillie par le conseil d'état et a motivé l'ordonnance suivante.

Louis-Philippe, etc.,

Vu la lettre de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics, ladite lettre enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 4 juin 1832, et tendant à l'annulation des deux arrêtés du conseil de préfecture du département du Cher, des 6 avril 1831, et 17 mars 1832;

Vu les deux arrêtés attaqués portant, savoir : le premier, « que la demande du maire de La Celle est rejetée » sauf à la commune à se pourvoir comme elle avisera, » et devant qui de droit, pour faire réformer l'arrêté du » préfet du Cher, en date du 9 mars 1819, si cet arrêté » lui porte préjudice; »

Le second, « que la tierce opposition formée au nom de » l'état par le préfet du Cher à l'arrêté du conseil de pré- » fecture du 6 avril 1831 est irrecevable, soit comme irré- » gulière en la forme, soit comme faite par une partie » n'ayant pas le droit de la former; »

Vu le rapport de l'ingénieur ordinaire approuvé par l'ingénieur en chef du département du Cher, le 20 janvier 1831, dont les conclusions tendent au rejet de la demande de la commune de La Celle;

Vu toutes les autres pièces produites;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu l'article 538 du Code civil;

Ouï M. Germain, maître des requêtes remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant qu'aux termes de l'article 538 du Code civil, les rivières navigables font partie du domaine public; d'où il suit que, conformément à l'article 69 du Code de procédure civile, le préfet seul avait qualité pour représenter et défendre les intérêts de l'état dans la contestation;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département du Cher, en date du 17 mars 1832, est annulé.

2. La demande en tierce opposition formée par le préfet dudit département, contre l'arrêté du conseil de préfecture, en date du 6 avril 1831, est renvoyée par-devant ledit conseil, pour être fait droit au fond, sur ladite tierce opposition, toutes les parties dûment appelées.

(N°. CLXV.)

[13 septembre 1832.]

Pont provisoire sur l'Adour à Bayonne (Basses-Pyrénées).

Louis-Philippe, etc.

Vu l'ordonnance du 10 juin 1829, qui a homologué l'adjudication de la construction d'un pont de bateaux sur l'Adour, entre Bayonne et Saint-Esprit, faite et passée par le préfet des Basses-Pyrénées, au sieur Lacouture, moyennant la concesssion d'un péage pendant deux ans cinq mois et vingt-six jours;

Vu l'article 7 du cahier des charges de l'entreprise, portant qu'à l'expiration de la concession, les matériaux

du pont resteront la propriété de l'adjudicataire, mais que la démolition et l'enlèvement ne pourront en avoir lieu qu'autant que le pont définitif que l'administration se propose de faire établir sur l'Adour, sera terminé et livré au public;

Considérant que la concession accordée au sieur Lacouture doit expirer le 2 octobre prochain, et que, le pont définitif n'ayant pu encore être exécuté, il importe de maintenir et d'assurer les moyens de communication entre Bayonne et Saint-Esprit,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le péage établi sur le pont provisoire de Bayonne sur l'Adour, en vertu de l'ordonnance du 10 juin 1829, et dont la durée expire le 2 octobre prochain, est prorogé suivant le tarif actuel et pour un laps de temps qui sera déterminé par une adjudication publique.

2. Le nouveau concessionnaire sera tenu de rembourser au sieur Lacouture, suivant estimation à l'amiable, ou à dire d'experts, la valeur du pont sur pontons et des objets qui en dépendent.

3. L'adjudication du péage aura lieu au profit de celui des soumissionnaires qui demandera la moins longue jouissance au-dessous du *maximum* de trois ans.

A l'expiration de la concession, l'adjudicataire sera tenu, si l'administration en reconnaît la nécessité, de céder, soit au gouvernement, soit à un autre concessionnaire, le pont et ses accessoires, moyennant une somme qui sera réglée par une expertise contradictoire.

4. L'adjudication sera soumise à notre homologation.

(N°. CLXVI.)

[18 septembre 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur l'Aude, à Saint-Marcel et à Cuxac (Aude).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 7 juin 1832, aux sieurs Grulet, moyennant la concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, et le payement, par le département, d'une somme de 60,000 fr.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même cahier des charges qu'au n°. XXIV (vol. 1831, page 123);

Sauf les clauses ci-après mentionnées :

Largeur du débouché entre les culées. . . . { Sous le pont Saint-Marcel.	60m 00
{ Sous le pont de Cuxac.	70m.00
Hauteur de la surface inférieure du tablier au-dessus des plus hautes eaux connues, au moins de.	2m.00
Largeur du passage entre les faces intérieures des garde-corps, y compris deux trottoirs d'un mètre chacun.	4m.40
Largeur en couronne des levées aux abords.	7m,00
Rayon des courbes de raccordement, pour le tracé en plan, desdites routes.	50m.00
Cautionnement.	20,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Une personne chargée ou non chargée	»	05
Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise.	»	20
Idem chargé.	»	15
Idem non chargé.	»	10
Un âne ou un ânesse chargé.	»	10
Idem non chargé.	»	05
Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant aupâturage.	»	05
Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à le vente.	»	15
Un veau ou porc destiné à la vente.	»	10
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies, de dindons, de canards et de poules. . .	»	05

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons, seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.

Lorsque les moutons, boucs, chèvres, paires d'oies ou de dindons iront au paturage, on ne payera que la moitié du droit.

	fr.	c.
Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront	»	05
Une voiture suspendue à deux roues attelée d'un cheval ou mulet, ou une litière à deux chevaux et le conducteur	»	75
Idem à quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur	1	00
Idem à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur	1	40
Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit dû pour une personne à pied.		
Une charrette chargée, attelée d'un ou deux ânes	»	20
Idem d'un cheval, mulet ou deux bœufs et le conducteur	»	40
Idem attelée de deux chevaux, mulets ou quatre bœufs et le conducteur	»	50
Idem attelée de trois chevaux ou mulets et le conducteur	»	60
Une charrette vide	»	25
Idem chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur	»	25
La même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur	»	15
Une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse et le conducteur	»	15
Un chariot de roulage à quatre roues, chargé, attelé d'un cheval et le conducteur	»	45
Idem attelé de deux chevaux et le conducteur	»	60
Idem attelé de trois chevaux et le conducteur	»	90
Idem à vide, attelé d'un seul cheval et le conducteur	»	30

Il sera payé pour chaque âne, cheval, mulet ou bœuf excédant le nombre indiqué pour les attelages ci-dessus, le droit fixé pour un âne, cheval, mulet ou bœuf non chargé.

Suivent les exemptions d'usage.

(N°. CLXVII.)

[18 septembre 1832.]

Construction d'un pont suspendu sur la Dordogne, à

Saint-Jean-de-Blagnac, route départementale, n°. 13, *de Libourne à Bazas* (Gironde).

1°. ORDONNANCE DU ROI,

Qui approuve l'adjudication passée le 25 juillet 1832, au sieur Martin, moyennant une concession de péage de quatre-vingts ans.

2°. CAHIER DES CHARGES.

Même cahier des charges qu'au n°. XXIV (vol. 1831, pag. 123).

Sauf les circonstances locales ci-après détaillées.

Largeur du débouché entre les culées, non compris l'épaisseur des piles intermédiaires		150m.00
Hauteur de la surface inférieure du tablier, au-dessus de la crue de 1783	Au milieu du pont.	1m.50
	Près des culées.	0m.50
Largeur du passage entre les garde-corps		4m.50
Contre une des culées, il sera établi un marche-pied, pour halage avec rampe pour y arriver, tant en amont qu'en aval du pont. Largeur de ce marche-pied		3m.00
Pente des levées aux abords, en *maximum*, et par mètre		0m.04
Cautionnement		15,000 fr.

3°. TARIF.

	fr.	c.
Personnes.		
Une personne à pied ou un enfant en âge de marcher seul.	»	05
Chevaux, bestiaux, etc.		
Un cheval ou mulet monté, avec le cavalier, valise comprise.	»	15
Idem en lesse, chargé	»	12 ½
Idem en lesse, non chargé	»	10
Une âne ou une ânesse, chargé ou non chargé	»	05
Un bœuf ou une vache	»	10
Un veau ou un porc	»	05
Mouton, brebis, bouc, chèvre ou chevreau, cochon de lait, par tête	»	02 ½
Pour chaque paire d'oies ou de dindons (ou par tête, 1 cent.).	»	02

Nota. Lorsque les bestiaux iront au pâturage ou seront employés au labour, ils ne payeront que la moitié du droit.

Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront la taxe d'une personne à pied.

	fr.	c.
Voitures particulières suspendues.		
Un cabriolet à un cheval, conducteur compris	»	50
Idem à deux chevaux, *idem*	»	65
Idem à trois chevaux, *idem*	»	75

	fr.	c.
Une voiture à quatre roues, traînée par un cheval ou par des hommes, conducteur compris	»	60
Idem traînée par deux chevaux, conducteur compris	»	75
Idem à trois chevaux	1	00
Idem à quatre chevaux	1	25

Voitures de poste et voitures publiques.

Une chaise de poste ou voiture publique à deux roues et à deux chevaux, postillon compris, et le retour des chevaux pied levé	1	25
Une chaise de poste ou voiture publique à deux roues et à trois chevaux, postillon compris, et le retour des chevaux pied levé	1	75
Une voiture de poste ou voiture publique à quatre roues et à deux chevaux, postillon compris, et le retour des chevaux pied levé	1	50
Idem à trois chevaux, comme dessus	2	00
Idem à quatre chevaux	2	50
Idem à cinq ou six chevaux	3	00

Nota. Les voyageurs ne payeront qu'autant qu'ils passeront à pied, toute personne passant en voiture ne devant d'autre taxe que celle payée par l'équipage.

Voitures de campagne non suspendues, employées au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes.

Voiture à deux roues, chargée, attelée d'un cheval ou mulet ou d'une paire de bœufs, compris le conducteur	»	30
Idem à vide	»	20
Une voiture à deux roues, chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, ou bien d'un cheval et d'une paire de bœufs	»	45
Idem à vide	»	35
Une voiture à deux roues, chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, ou bien de deux paires de bœufs	»	60
Idem à vide	»	45

Nota. Les voitures à quatre roues, s'il s'en établissait dans le pays, employées au mêmes usages, payeraient la même taxe.

Voitures ou chariots de roulage ou de marchands.

Une voiture chargée ou non chargée, attelée d'un âne ou d'une ânesse, conducteur compris	»	15
Une voiture à deux roues, à un ou deux chevaux, conducteur compris	1	00
Idem à trois chevaux, conducteur compris	1	25
Idem à quatre chevaux, *idem*	1	50
Un chariot à quatre roues, à un et deux chevaux, conducteur compris	1	25
Idem à trois chevaux, conducteur compris	1	50
Idem à quatre chevaux, *idem*	2	00

Les voitures de roulage, quelle que soient leur espèce, payeront à vide; savoir :

	fr.	cent.
A un et à deux chevaux.	»	60
A trois et à quatre chevaux.	»	90
Nota. Lorsqu'une des voitures comprises dans les paragraphes précédens sera traînée par plus d'un âne ou d'une ânesse, ou bien qu'elle sera traînée par un âne ou une ânesse et des chevaux, les ânes et ânesses compteront comme chevaux.		
Il sera payé par chaque cheval ou mulet, âne ou ânesse, ou paire de bœufs, attelé et excédant le nombre porté dans les paragraphes précédens.	»	10
Traîneaux et brouettes.		
Un traîneau attelé d'un cheval ou mulet, ou d'une paire de bœufs, chargé ou non chargé, conducteur compris.	»	25
Une petite charrette ou brouette à bras, traînée par un homme.	»	10
Idem traînée par deux hommes.	»	15

Suivent les exemptions d'usage.

(N°. CLXVIII.)

[18 septembre 1832.]

Rivière d'Yvette (Règlement d'eau). — Syndicat. — Garde-rivière. — Travaux. — Obligations et dispositions imposées aux riverains. — Poursuites et contestations.

Vu le projet de règlement des eaux de la rivière d'Yvette et de ses affluens, présenté par le préfet de Seine-et-Oise;

Les observations de l'ingénieur en chef de ce département;

La délibération de la commission syndicale;

Les observations du préfet sur les propositions de ladite commission,

Son arrêté du 29 mars 1832;

La lettre de ce magistrat du même jour;

Le plan du cours de l'Yvette et de ses affluens joint à cette lettre;

Vu la loi du 20 août 1790 et celles des 6 octobre 1791; 4 mai 1803 et 16 septembre 1807.

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

RÈGLEMENT DES EAUX DE LA RIVIÈRE D'YVETTE.

Institution d'un syndicat.— Fonctions des syndics.

Art. 1er. Il sera formé un syndicat composé de cinq propriétaires ou locataires d'usines ou de terrains riverains de l'Yvette habitant différentes parties de la vallée, à l'effet de veiller à l'exécution du présent règlement, seconder les maires des communes intéressées, et les ingénieurs dans leurs fonctions respectives sous le rapport de la police et de la conservation des eaux de cette rivière et répartir entre les propriétaires et les usiniers les charges établies pour assurer le bon état dudit cours d'eau et prévenir par là les inondations des propriétés et les dommages qui en résultent.

Les membres du premier syndicat seront nommés par le préfet ; ils seront ensuite renouvelés par cinquième tous les deux ans dans une assemblée générale annuelle des intéressés, au scrutin et à la pluralité des voix.

La sortie des membres de la première liste sera déterminée par le sort; le renouvellement se fera ensuite par ancienneté.

Les syndics nommeront entre eux un président, un secrétaire et un trésorier.

Des cinq syndics un sera choisi dans la partie supérieure de la vallée d'Yvette, le second dans la vallée de Mérantais, le troisième dans la vallée d'Orge, le quatrième dans la partie moyenne de la vallée de l'Yvette, et le cinquième dans la partie inférieure.

En cas d'absence de l'un des syndics, ils pourront délibérer au nombre de quatre ou même de trois membres, orsqu'il ne s'agira pas d'objet d'intérêt général, pourvu

toutefois que les syndics des parties de vallées ou de rivières qui concernent les affaires à traiter soient présens à la délibération.

En cas de partage égal de voix, celle du président l'emportera.

2. Les syndics se réuniront régulièrement une fois par trimestre à l'effet de recevoir et de rédiger les propositions d'intérêt public faites dans le but d'assurer l'exécution des règlemens et de prévenir autant que possible les contraventions.

Le garde-rivière, dont il sera parlé ci-après, assistera à ces réunions pour y rendre compte de son service et recevoir les instructions des syndics qui ne pourront jamais être contraires au présent règlement ni aux ordres des ingénieurs.

Les syndics ne pourront donner aucun ordre pour les répressions ni pour l'exécution d'office des travaux; leurs fonctions se bornant à la surveillance et à proposer à l'administration les améliorations qu'ils jugeront convenables dans l'intérêt de la vallée.

Ils dresseront l'état de répartition entre tous les propriétaires d'usines, ou leurs fermiers, du traitement de garde-rivière, dont il sera parlé dans l'article suivant, ainsi que les frais d'opérations, de surveillance des travaux de curage et d'ébergement annuels, le tout de la manière et dans les proportions qui seront indiquées par l'article 6 du présent règlement.

Le syndicat recevra les réclamations et les plaintes des usiniers et des riverains, et emploîra les voies de conciliation pour terminer les discussions qui pourraient s'élever entre les uns et les autres. Dans le cas où son arbitrage ne serait pas accepté par les parties, il les renverra par-devant le préfet auquel il adressera son rapport pour éclairer l'administration sur le fond de l'affaire

et sur la nature des difficultés qui auront empêché de les concilier.

Le président du syndicat correspondra directement avec le préfet pour tout ce qui aura rapport aux opérations dudit syndicat.

Création d'un garde-rivière. — Ses attributions et ses fonctions.

Art. 3. Un agent spécial, sous le nom de garde-rivière, sera chargé de veiller à l'observation du présent règlement pour la rivière de l'Yvette et de ses affluens ; il surveillera les opérations de curage et d'ébergemens et constatera dans des procès-verbaux particuliers les contraventions de toute nature, commises par les riverains et par les usiniers ; il sera sous les ordres des ingénieurs des ponts et chaussées et sous la surveillance immédiate du syndicat et des maires des communes que traverse l'Yvette. Sa résidence sera fixée par le préfet sur la proposition du syndicat et de manière à ce qu'elle soit autant que possible au centre de la vallée.

4. Ce garde-rivière sera nommé par le préfet, sur la présentation des maires et des propriétaires d'usines réunis en assemblée générale à cet effet ; il sera commissionné par le préfet, et assermenté devant le tribunal civil de l'arrondissement, et tenu de se conformer aux instructions qui lui seront données par les ingénieurs.

5. Le garde-rivière recevra un traitement annuel de 900 francs ; ce traitement, ainsi que les frais du syndicat, seront payés par tous les exploitans de tous les établissemens portant barrage sur la rivière de l'Yvette et ses affluens et répartis proportionnellement à la force motrice de chaque usine mesurée d'après le volume de ses eaux et la hauteur de sa chute, conformément au tableau qui sera arrêté par le préfet, d'après les propositions de l'ingénieur en chef et l'avis du syndicat.

L'état de répartition annuelle sera approuvé et rendu exécutoire par le préfet et le recouvrement en sera fait comme en matière de contributions publiques.

Curages et ébergemens.

Art. 6. Le curage spécial à vif fond sur la rivière de l'Yvette, de ses bras, de ses affluens et de ses sources, sera fait une fois chaque année dans le courant du mois de septembre.

Cependant, depuis le moulin de la ville jusqu'à l'embouchure de l'Yvette dans l'Orge, ce curage n'aura lieu qu'une fois tous les trois ans.

Les époques précises du commencement et du terme de cette opération seront déterminées tous les ans par le préfet, sur l'avis du syndicat.

L'arrêté pris par le préfet sera affiché et publié dans toutes les communes, quinze jours au moins à l'avance.

7. Les opérations du curage comprendront l'enlèvement des accrues et l'élargissement des parties de rivière qui se trouvent trop étroites ou qui forment des étranglemens, l'arrachage des herbes, des roseaux, des broussailles et de leurs racines.

Les élargissemens prescrits ne s'appliqueront point aux ouvrages en maçonnerie ni aux ouvrages d'art, à moins qu'il ne soit reconnu qu'ils causent un véritable préjudice à l'agriculture.

Un tableau indicatif des travaux à faire chaque année, sera dressé par les soins des ingénieurs et remis aux syndics chargés de donner au préfet leur avis sur ces opérations.

8. La profondeur du curage, depuis la planche de la roche jusqu'au pont de la chaussée de Villebon, sera fixée provisoirement au niveau des bornes en grès placées en l'an IX (1801), jusqu'à ce qu'une instruction nouvelle précédée d'une enquête fasse connaître si la profondeur de la rivière déterminée par ces bornes est suffisante.

Dans le reste du cours d'eau et de ses affluens, le curage sera fait de manière à donner au lit une pente régulière et uniforme entre le fond du roc de l'usine supérieure et le seuil des vannes de décharge de l'usine inférieure.

9. A l'époque des curages on fera en même temps les ébergemens de la rivière principale, de manière à donner au moins à chaque bief la largeur qui sera indiquée dans un tableau dressé à cet effet; cette largeur sera mesurée à la hauteur du niveau moyen des eaux, et les berges seront coupées de manière à présenter un talus de moitié de leur hauteur.

10. Les curages et ébergemens seront d'abord exécutés sur toutes les mortes-rivières ou faux-rus, afin qu'on puisse y rejeter les eaux de la rivière lorsqu'on procédera à son curage.

11. Tous les arbres, souches, buissons et branches qui se trouveront sur la ligne des ébergemens à faire seront arrachés et enlevés.

Fauchages.

Art. 12. Les fauchages de la rivière, de ses bras et de ses affluens auront lieu deux fois au moins chaque année; la première au mois de juin, la deuxième en même temps que le curage. Ces fauchages seront ordonnés comme il est dit à l'article 7 du présent règlement concernant le curage.

Emploi des vases ou déblais.

Art. 13. Les vases, matières quelconques et déblais provenant des curages et ébergemens, seront jetés sur les rives à un mètre au moins de distance des bords, pour être employés à recharger les berges partout où elles auront moins de 0m.30 de hauteur au-dessus de la surface des eaux ou de l'arête des déversoirs, et à cet effet ils seront régalés quand ils seront secs, de manière à former une banquette régulière de 4 mètres de largeur

au plus au couronnement; ces banquettes pourront être portées à une plus grande largeur lorsque les vases seront assez abondantes, mais alors le consentement des propriétaires riverains sera nécessaire.

La pente de leur couronnement sera de 0m.05 par mètre du côté de la rivière.

Les riverains ne pourront disposer pour d'autres usages que de la quantité de ces vases et déblais surabondans à l'établissement des banquettes dont les dimensions sont indiquées ci-dessus.

Lorsque les banquettes auront atteint la hauteur ci-dessus fixée, on ne pourra laisser séjourner les vases extraites des curages que jusqu'au moment où elles auront acquis assez de consistance pour être enlevées facilement.

Curages, fauchages et ébergemens extraordinaires.

Art. 14. Les curages, fauchages et ébergemens extraordinaires, autres que ceux généraux ordonnés par les articles précédens, pourront être prescrits par l'autorité administrative, toutes les fois que le besoin en aura été reconnu par les ingénieurs ou par le syndicat; on suivra à cet égard les formalités prescrites ci-dessus.

15. L'ouverture des vannes des moulins et usines sera ordonnée par le maire de chaque commune partout et pendant tout le temps qui sera jugé nécessaire, tant pour faciliter les opérations prescrites que pour leur vérification.

Vérification des travaux.

Art. 16. A l'époque fixée pour l'achèvement du curage il sera fait une vérification des travaux et il sera dressé par le garde-rivière, ou par les employés des ponts et chaussées des procès-verbaux contre les retardataires; ces procès-verbaux qui comprendront les états des travaux non exécutés ou mal faits seront affirmés dans les vingt-quatre heures devant le maire de la commune, ou

le juge de paix du canton; ils seront ensuite transmis au préfet qui ordonnera l'exécution d'office des travaux au compte des retardataires, indépendamment du payement des frais, suivant ce qui aura été statué par le conseil de préfecture.

Une copie de chaque procès-verbal siguée de celui qui l'aura dressé, sera remise par lui au maire de la commune habitée par le délinquant, avec invitation de la lui notifier aussitôt pour qu'il ne puisse en prétexter cause d'ignorance, et pour l'appeler à présenter ses moyens de défense dans le délai de trois jours.

En cas de production de moyens de défense ils seront réunis au procès-verbal qui devra être envoyé au sous-préfet, pour être transmis au préfet.

Obligations des usiniers et des propriétaires riverains.

Art. 17. Tous les riverains sans exception sont tenus de donner passage sur leur terrain aux ingénieurs, agens des ponts et chaussées, garde-rivière et syndics, pour les reconnaissances et vérifications, ainsi que pour la facilité des opérations de curage, d'ébergement et de fauchage.

Dans le cas où les riverains refuseraient passage sur leur terrain, l'agent chargé des opérations se ferait assister du maire de la commune qui notifierait au propriétaire l'obligation de livrer passage.

18. Les travaux de curage, d'ébergement et de fauchage des canaux de décharge et des fausses rivières seront faits par les propriétaires riverains au droit de leur propriété sur moitié de la largeur de ces cours d'eau; ils seront exécutés aux époques prescrites et simultanément sur toute la longueur desdits cours d'eau jusqu'à leur embouchure dans le courant principal.

Les travaux de curage, d'ébergement et de fauchage seront exécutés simultanément aussi par les propriétaires des moulins et usines pour les cours d'eau moteurs, dans

toute l'étendue comprise entre chaque établissement et la limite du reflux produit par son barrage ou sa retenue.

19. Les limites des reflux ou regords seront déterminées par des bornes plantées sur les rives et placées d'après les indications des ingénieurs.

20. Dans le cas où l'influence des retenues s'étendrait au delà des limites des propriétés des usiniers, ceux-ci ne feront exécuter les curages, ébergemens et fauchages au delà de leurs propriétés jusqu'au point où cesse le reflux, que du consentement des riverains, ou sur leur refus de procéder eux-mêmes à ces opérations.

Partage des produits des curages, ébergemens et fauchages.

Art. 21. Les produits des curages, ébergemens et fauchages, appartiendront au propriétaire riverain, soit qu'il ait exécuté lui-même ces opérations, soit qu'elles aient été faites par les meuniers, après que les conditions de l'art. 14 auront été complétement remplies.

Dans tous les cas, les bois de toute nature arrachés ou coupés par suite des ébergemens, appartiendront aux propriétaires riverains; mais, si l'arrachage est exécuté par les meuniers, les riverains leur tiendront compte des frais d'arrachage.

22. Il est défendu de planter aucun arbre à moins de 1^{m}.33 de distance des rives de la rivière principale, de ses bras et de ses affluens; néanmoins les arbres actuellement existans à des distances moindres seront conservés, s'ils ne forment point saillie sur le lit du cours d'eau.

23. Aucune construction ne pourra être faite sur la rivière principale, ses bras et ses affluens sans une autorisation du préfet, donnée d'après les avis des ingénieurs.

Dispositions générales relatives aux usines, et obligations des usiniers et des riverains.

Art. 24. Chaque usine sera accompagnée d'un déver-

soir d'une largeur égale à celle de la rivière ; l'arête supérieure déterminera la hauteur d'eau légale à laquelle chaque propriétaire d'usine aura droit. Les dimensions et hauteur de chaque déversoir seront établies d'après un arrêté particulier du préfet; les vannes à décharge seront toujours dérasées à la hauteur du déversoir. Ces arrêtés seront pris pour chaque usine manquant de déversoir, dans le délai le plus court possible, sans attendre les réclamations des intéréssés.

25. En attendant l'effet de ces arrêtés particuliers, les vannes de décharge des usines qui n'ont pas de déversoir feront provisoirement fonction de régulateur. En conséquence, le garde-rivière sera tenu de dresser des procès-verbaux de contravention contre les usiniers qui, n'ayant pas ouvert leurs vannes, laisseraient passer les eaux par-dessus.

Il y aura contravention toutes les fois que les eaux seront plus élevées que le niveau du déversoir ou des vannes de décharge, et l'exploitant de l'usine sera, indépendamment de l'amende, responsable de tous les dommages résultant de l'élévation de ses eaux.

Néanmoins comme la rivière d'Yvette est inconstante, qu'une crue subite, que les eaux venant de l'usine supérieure, et les négligences d'un meunier peuvent occasioner un regord instantané et involontaire, il y aura tolérance pour une lame d'eau qui n'excéderait pas $0^{m}.08$, quand on pourra l'attribuer à ces causes, et quand elle ne sera qu'accidentelle et de peu de durée.

26. Les vannes de décharge seront toujours établies de fond, et devront présenter une superficie totale suffisante pour l'écoulement de la totalité des eaux, même dans les crues extraordinaires; en conséquence lorsque des vannages de décharge ne présenteront pas un débouché suffisant, ils seront augmentés dans le délai de deux ans à dater de la promulgation du présent règlement, d'après

les propositions des ingénieurs qui seront chargés d'établir les proportions que devront avoir les vannages pour chaque partie de la rivière, d'un volume et d'un cours uniforme.

27. Tous les propriétaires et exploitans d'usines sur le cours de la rivière d'Yvette ou de ses affluens, sont tenus, sur la sommation qui leur en sera faite par l'autorité locale ou par le garde-rivière, d'enlever incontinent toutes les hausses, de quelque nature qu'elles soient, qui pourraient exister ou qu'on pourrait tenter de placer sur les déversoirs des moulins réglés, ou sur les vannes ou portereaux de ceux qui ne le sont pas.

Toutefois, si l'exécution de cette mesure occasionait le chômage de quelqu'usine, le préfet prendra de suite, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, des mesures provisoires pour remettre cet établissement en activité.

28. Toutes coupures et ouvertures quelconques pratiquées dans les berges, et pour lesquelles les propriétaires riverains ne pourraient justifier d'un titre légitime ou d'une possession de plus de 30 ans, seront par eux fermées et bouchées solidement, de manière à intercepter toute filtration dans le délai de quinze jours à partir de l'injonction qui en sera faite par le maire de la commune, sur le rapport du garde-rivière.

Les barrages à faire devront avoir au moins 2 mètres d'épaisseur, et être parfaitement étanchés; à défaut de quoi ils seront refaits, le tout sans préjudice de l'amende encourue pour la contravention.

A l'avenir, nul ne pourra pratiquer d'ouverture dans les berges sans avoir satisfait à toutes les dispositions prescrites par les lois et règlemens, et sans avoir obtenu une autorisation spéciale du préfet.

29. Un propriétaire d'usine qui se verra dans la nécessité de lever ses vannes à cause d'une crue subite, pour des réparations à son moulin ou pour toute autre cause,

ne les ouvrira que de la quantité nécessaire pour que le volume surabondant des eaux puisse s'écouler sans produire d'abaissement sensible au-dessous du déversoir régulateur, ou du niveau auquel le meunier a le droit de maintenir ses eaux.

Pour éviter les irrégularités dans l'écoulement habituel des eaux, et les dommages qui en résultent souvent pour les usines inférieures, lorsque par négligence on ouvre trop les vannes de décharge, cet écoulement devra se faire par le dessus et non par le dessous desdites vannes, au moyen de la mobilité de planchettes supérieures qui en feront partie.

3o. Dans le cas des crues extraordinaires et d'orages, les exploitans des usines situées sur le cours de la rivière de l'Yvette et de ses affluens prendront de concert tous les moyens que la prudence et l'intérêt de l'agriculture et des établissemens voisins commanderont pour éviter les débordemens et inondations; à cet effet, ils commenceront par avertir sans délai les maires ou adjoints de leurs communes respectives, qui donneront immédiatement des ordres pour prévenir autant que possible le danger dont on serait menacé : en cas d'urgence, ils préviendront immédiatement le propriétaire du moulin inférieur.

Le maire de chaque commune prévoyant le danger d'une crue, ou prévenu par les usiniers, fera avertir de suite par le garde-champêtre, par le garde-rivière ou par un exprès, le maire de la commune située en aval et les usiniers de sa commune; il donnera l'ordre, en commençant par les moulins inférieurs, d'ouvrir les vannes de décharge.

Tout exploitant d'usine qui n'aura pas suivi les ordres du maire, qui n'aura pas, en cas d'urgence, ouvert ses vannes de manière à prévenir le débordement au-dessus de son moulin, et ceux qui ouvriront leurs vannes, sans nécessité et sans urgence constatée, de manière à envoyer

aux moulins inférieurs un volume d'eau plus considérable que celui qu'ils auront reçu, seront punis par une amende pour contravention au présent règlement, et en outre passibles de dommages et intérêts envers les usiniers et riverains inférieurs.

Les contraventions seront constatées par des procès-verbaux du garde-rivière ou du garde-champêtre.

Éclusées.

Art. 31. Pour empêcher que l'on ne puisse altérer le régime habituel de l'Yvette au détriment des usiniers inférieurs, en éclusant sans nécessité ou par défauts de soins suffisans dans la manœuvre des vannes, il est expressément défendu de baisser les eaux de chaque bief à plus de 0m.20 en contre-bas du déversoir ou des vannes de décharge, à partir de l'usine dite moulin de la Ville sous Chevreux jusqu'à l'embouchure de la rivière dans l'Orge.

Planchettes à flotteurs.

Art. 32. Les usiniers qui auront donné lieu dans la même année à deux procès-verbaux pour contravention aux dispositions de l'article 24 du présent règlement, seront tenus d'établir, soit sur leurs vannes de décharge, soit sur leurs déversoirs, soit sur toute autre ouverture des planchettes mobiles à flotteurs, semblables à celles qui ont été placées au grand moulin de Bures, afin de prévenir les accidens que cause souvent la négligence du garde-moulin.

Poursuite des contraventions et recouvrement des frais.

Art. 33. En cas de contravention, aux dispositions du présent règlement, autre que celles relatives au curage, ébergement et fauchage, le préfet, à la diligence du maire de la commune où aura eu lieu le délit, fera traduire les contrevenans devant le tribunal compétent pour les faire condamner à la réparation des dommages, et s'il y a lieu

au payement des frais d'exécution d'office des ouvrages ordonnés indépendamment de l'amende encourue, le tout sans préjudice des dommages qui pourront être réclamés par des tiers.

Le recouvrement des frais aura lieu ainsi qu'il est prescrit pour les condamnations judiciaires.

Marche à suivre dans les cas de difficultés et de contestations.

Art. 34. Toutes les contestations relatives au recouvrement des états de frais et autres condamnations prononcées, ou à la confection des travaux exécutés d'office seront portés devant le conseil de préfecture, aux termes de l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI, sans que ce pourvoi puisse suspendre ledit recouvrement, sauf remboursement par qui de droit, s'il y a lieu.

Les discussions qui pourraient s'élever relativement à l'interprétation des dispositions du présent règlement ou pour des cas particuliers et imprévus, seront décidées provisoirement par le préfet du département, sur les rapports du syndicat et les avis des ingénieurs, sauf recours au ministre du commerce et des travaux publics.

35. Toute disposition contraire à celles ci-dessus énoncées est et demeure rapportée.

(N°. CLXIX.)

[18 septembre 1832.]

Rivières (Drac). — *Défense de rives.* — *L'association est administrée par un syndicat.* — *Une commission spéciale* (*) *détermine et le classement des terres, et*

(*) Dans certains cas, il n'est point nommé de commission spéciale pour le classement des terrains ; et cette mission est confiée (sauf le cas de réclamation), à la commission syndicale. Voir *Annales*, 2e. année, n°. CXXXVI, art. 9, pag. 243.

leur part contributive à la dépense. — Travaux ; comptabilité.

Louis-Philippe, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu les arrêtés et avis du préfet de l'Isère, en date des 12 janvier, 29 avril et 14 décembre 1831 ;

Vu la délibération du 31 mai 1831 des délégués des propriétaires intéressés aux travaux des digues du Drac, dites du Petit-Brion, département de l'Isère;

Vu les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE 1er. — *Formation d'un syndicat.*

Art. 1er. Les propriétaires de tous les terrains qui sont ou seront défendus contre le Drac par les digues du Petit-Brion, depuis la montagne du Petit-Brion-sur-Vif jusqu'au coteau appelé les Mollieux sur Allières, dans la plaine de Fontagnieux, formeront, dans quelque commune que soient situés les terrains attaquables, une seule association.

2. L'association sera administrée par un syndicat composé de cinq membres et dont deux seront choisis parmi les intéressés de la commune d'Allières, deux parmi les intéressés de la commune de Vif, et un parmi les intéressés de la commune de Varces.

3. Le syndicat sera partiellement renouvelé tous les trois ans. Deux syndics seront changés à la première période, deux à la seconde, une à la troisième, et ainsi de suite, de manière à ce que chaque syndic reste, sauf le cas de renouvellement accidentel, en fonctions pendant neuf ans.

L'ordre de sortie des cinq premiers syndics sera déterminé par le sort à l'époque de leur installation.

Les syndics pourront être indéfiniment renommés.

4. En cas d'absence ou d'empêchement, les membres du syndicat seront remplacés par cinq suppléans dont la nomination et le renouvellement se feront conformément aux articles 2 et 3.

5. La commission est spécialement chargée :

(1°.) De déterminer, sur le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées, les sommes nécessaires, tant pour les travaux d'entretien de chaque année, que pour les travaux extraordinaires et imprévus.

(2°.) De voter les projets des travaux d'achèvement, de réparations et d'entretien;

(3°.) De faire exécuter les travaux d'urgence;

(4°.) De passer, sauf le cas prévu à l'article 14, des marchés ou des adjudications;

(5°.) De surveiller les travaux conjointement avec les ingénieurs;

(6°.) De contrôler et vérifier le compte administratif du syndic directeur, ainsi que la comptabilité matérielle des percepteurs de l'association;

(7°.) De présenter l'expert chargé de procéder à la fixation de la part contributive de chaque intéressé;

(8°.) De donner sur tous les intérêts de la communauté des avis à l'administration;

(9°.) De déterminer dans un budget annuel les dépenses des travaux à faire ainsi qu'il est dit ci-après à l'article 26.

6. Un des syndics sera nommé, par le préfet, directeur du syndicat. Ses fonctions ne dureront qu'un an, mais il pourra être renommé jusqu'à la cessation de ses fonctions de syndic.

Le directeur sera chargé en cette qualité de la surveillance générale des intérêts de l'association, du dépôt des plans, registres et autres papiers relatifs à l'administration des digues.

8. Le directeur convoquera et présidera les assemblées

de la commission syndicale; en l'absence du directeur, l'assemblée sera présidée par le plus ancien de ses membres, et à ancienneté égale par le doyen d'âge.

Le syndicat sera nécessairement convoqué sur l'invitation du préfet, ou sur la demande d'un de ses membres.

9. Les délibérations du syndicat devront être prises par cinq membres; elles seront exécutoires après l'approbation du préfet.

TITRE 2.—*De la commission spéciale.*

Art. 10. Il sera formé une commission spéciale de sept membres qui remplira, à l'égard de l'association des digues du Petit-Brion, les fonctions spécifiées dans les titres 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 10 de la loi du 16 septembre 1807.

Cette commission déterminera principalement le classement des terres et les proportions dans lesquelles chaque classe devra contribuer à la dépense, en raison des avantages et de la sûreté qu'elle retirera des travaux.

11. Les réclamations qui s'élèveraient contre les décisions de la commission spéciale seront portées devant notre conseil d'état sans que, dans aucun cas, les opérations relatives aux travaux ou l'exécution des décisions de la commission puissent être retardées ou suspendues.

12. Les fonctions de la commission spéciale cesseront aussitôt après l'accomplissement des opérations indiquées dans l'article 10.

TITRE 3.—*Des travaux et de leur mode d'exécution.*

Art. 13. L'ingénieur des ponts et chaussées chargé de la direction des travaux extraordinaires en rédigera les projets; ces projets seront présentés par le syndicat au préfet, et soumis à l'approbation du directeur général des ponts et chaussées.

14. Les travaux extraordinaires seront adjugés, autant

que possible dans les formes usitées pour ceux des ponts et chaussées, en présence du directeur; ils pourront cependant être exécutés de toute autre manière sur la demande du syndicat, l'avis de l'ingénieur en chef et du préfet et sur l'approbation du directeur général des ponts et chaussées.

15. Un ingénieur des ponts et chaussées dressera les projets des travaux d'entretien comme ceux des travaux extraordinaires; ces projets seront soumis au syndicat.

16. Les travaux d'entretien pourront être adjugés par bail de plusieurs années et de la même manière que ceux des routes royales.

17. En cas d'avarie grave et subite qui exige une réparation urgente, le syndicat, et à son défaut le préfet, en ordonnera sur-le-champ l'exécution, à la diligence de l'ingénieur et du directeur, et il en sera rendu compte par le préfet au directeur général.

18. L'exécution des travaux extraordinaires d'entretien et d'urgence aura lieu sous la surveillance du syndic directeur. Le syndicat aura la faculté d'adjoindre au directeur un commissaire qui le secondera dans cette surveillance.

19. Le préfet se fera rendre compte tous les ans de l'état d'entretien des travaux. Il fera faire les vérifications et les reconnaissances nécessaires par un ingénieur aux frais des intéressés et ordonnera, s'il y a lieu, les dispositions convenables pour assurer la conservation des digues après avoir entendu le syndicat.

TITRE 4.— *Des fonds et de la comptabilité.*

Art. 20. Les dépenses faites et à faire pour l'établissement, la réparation et l'entretien des digues, les frais occasionés par les réunions de la commissiou spéciale, les honoraires des ingénieurs et autres dépenses de l'association seront payés sur les fonds de l'association, lesquels

se composeront des cotisations imposées sur les propriétés protégées, dans la proportion de leur intérêt aux travaux, sauf les secours que le gouvernement croirait utile et juste d'accorder sur les fonds publics

21. Au 15 janvier de chaque année le syndicat présentera le budget de l'année avec les développemens propres à faire apprécier l'utilité et la dépense des ouvrages dont il proposera l'exécution. Le budget sera divisé en travaux extraordinaires et en travaux d'entretien. Le préfet l'arrêtera après avoir entendu l'ingénieur des ponts et chaussées.

22. Les rôles des cotisations seront dressés d'après les bases de répartition arrêtées par la commission spéciale, vérifiés par le syndicat et rendus exécutoires par le préfet. La perception en sera faite dans les délais fixés par le préfet et de la manière établie pour les contributions directes. Les sommes affectées aux travaux d'entretien et les sommes affectées aux travaux extraordinaires seront indiquées spécialement en tête des rôles.

23. Toute réclamation relative aux cotisations imposées aux rôles sera portée devant le conseil de préfecture aux termes des lois des 28 pluviôse an VIII, et 14 floréal an XI.

24. Le percepteur chargé de la confection et du recouvrement des rôles sera nommé par le syndicat. Il fournira un cautionnement et jouira d'une remise dont les quotités seront fixées par le préfet, sur la proposition du syndicat. Le percepteur non assermenté prêtera le serment voulu par la loi.

25. Le percepteur sera responsable du défaut de payement des taxes dans les délais fixés, à moins qu'il ne justifie des poursuites qu'il aura faites contre les contribuables en retard.

26. Le payement des dépenses de l'association sera fait par le percepteur sur les mandats du syndic directeur,

et le directeur tiendra registre de tous les mandats qu'il délivrera.

Les mandats applicables à des travaux dirigés par les ingénieurs des ponts et chaussées seront accompagnés de certificats d'avancement ou de réception des travaux, délivrés par ces ingénieurs.

27. Au 15 janvier de chaque année le directeur présentera au syndicat le compte des recettes et des dépenses effectuées pendant l'année précédente, en distinguant les travaux extraordinaires des travaux d'entretien. Ce compte appuyé de toutes les pièces justificatives, après avoir été vérifié par la commission syndicale et par l'ingénieur en chef, sera communiqué pendant quinze jours aux intéressés qui pourront en prendre connaissance sans déplacement et y faire leurs observations.

Après cette communication le préfet arrêtera ledit compte s'il y a lieu.

28. Le percepteur rendra compte, au 10 janvier de chaque année, des recettes et des dépenses qu'il aura faites pendant l'année précédente, il ne lui sera pas tenu compte des payemens irrégulièrement faits.

Le syndicat vérifiera le compte annuel du percepteur, l'arrêtera provisoirement et le soumettra au préfet pour être définitivement approuvé s'il y a lieu.

29. Le directeur vérifiera, toutes les fois qu'il le jugera convenable, la situation de la caisse du percepteur qui sera tenu de lui communiquer toutes les pièces de la comptabilité.

30. Les honoraires qui seront dus aux ingénieurs des ponts et chaussées pour la rédaction des projets, la direction des travaux et la reconnaissance de l'état des digues, seront réglés ainsi qu'il est prescrit par l'article 75 du décret du 7 fructidor an XII portant organisation du corps des ponts et chaussées.

31. Lorsque tous les travaux d'achèvement et de ré-

paration seront terminés, il sera formé pour subvenir aux frais d'entretien et d'avarie, une caisse de prévoyance laquelle sera alimentée par les taxes annuelles prélevées sur les intéressés. Le préfet fixera le montant du fonds de prévoyance sur la proposition du syndicat et l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées.

TITRE 5. *Dispositions générales.*

Art. 32. Les actes, voies de fait, contraventions et délits qui tendraient à dégrader les travaux exécutés sur la rive gauche de l'Isère, dans le périmètre du syndicat des digues du Petit-Brion, ou à encombrer le lit de ce torrent seront constatés par des procès-verbaux dressés par tous les agens désignés dans la loi du 29 floréal an X, et dans le décret du 16 décembre 1811, ou par un garde déjà assermenté qu'il plairait au syndicat de commettre.

(N°. CLXX.)

[15 octobre 1832.]

Indemnités de carrière (Sr. Tarride). — *Travaux publics. — Lorsqu'une carrière est en exploitation, les matériaux extraits de cette même carrière doivent être évalués d'après leur prix courant* (*).

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom du sieur Tarride, propriétaire, demeurant à Casaubon, département du Gers, ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 18 novembre 1831, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Gers, du 27 février 1830,

(*) Loi du 16 septembre 1807, art. 55.

qui refuse au requérant sa demande en payement des matériaux extraits de ses héritages par l'entrepreneur des travaux de la route départementale n°. 11, de Mont-de-Marsan à Eauge, et ce faisant, renvoyer les parties devant qui de droit, pour procéder au règlement de l'indemnité dont il s'agit;

Vu l'arrêté attaqué;

Vu la lettre de notre ministre du commerce et des travaux publics, sous la date du 7 avril 1832, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi du sieur Tarride;

Vu toutes les pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Ouï Me. Renard, avocat du sieur Tarride;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que le conseil de préfecture a reconnu, par son arrêté, que la carrière du sieur Tarride était déjà en exploitation avant l'extraction faite par l'entrepreneur; que dès lors il y avait lieu de faire entrer dans l'estimation de l'indemnité la valeur des matériaux à extraire; qu'ainsi le conseil de préfecture a fait, par son arrêté, une fausse application de la loi.

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art 1er. L'arrêté pris par le conseil de préfecture du département du Gers, le 27 février 1830, est annulé.

2. A défaut d'un règlement d'indemnité convenu à l'amiable, les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture du département du Gers, pour faire procéder à la fixation de cette indemnité.

(N°. CLXXI.)

[17 octobre 1832.]

Modération du tarif des droits à percevoir au passage du pont de Serin sur la Saône, au profit des hospices civils de Lyon (Rhône).

ORDONNANCE DU ROI,

Qui, sur la demande du conseil d'administration des hôpitaux civils de Lyon, modère ainsi qu'il suit le tarif actuellement en vigueur :

	fr.	c.
Une personne à pied	»	02 ½
Sont exceptés les enfans au-dessous de quatre ans.		
Un cheval, mulet ou âne, portant à bât, soit lait, soit hortolage, avec son conducteur	»	05
Un cheval de selle avec son cavalier	»	07 ½
Un cheval, âne, bœuf ou mulet, attelé à une voiture à deux roues, conducteur compris	»	12 ½
Chacun des autres chevaux, bœufs, ânes ou mulets attelés, depuis le second jusques et compris le quatrième	»	05
Il ne sera rien perçu pour le cinquième et les suivans.		
Un cheval, bœuf, âne ou mulet, attelé à une voiture à quatre roues, le conducteur compris	»	15
Chacun des autres chevaux, bœufs, ânes ou mulets attelés, depuis le second jusques et compris le quatrième payera	»	05
Il ne sera rien perçu pour le cinquième et les suivans.		
Une carriole à bras, brouette chargée ou non, avec son conducteur	»	05
Un veau, porc, chèvre et mouton, non compris le conducteur	»	01 ¼
Un bœuf ou vache non attelé, non compris le conducteur	»	02 ½

Suivent les mêmes exemptions qu'aux autres ponts de Lyon.

(N°. CLXXII.)

[18 octobre 1832.]

Indemnités (S^r. Vallot). — *Travaux publics.* — *Toute*

décision rendue par décrets impériaux antérieurs à la loi du 8 mars 1810, et prononçant expropriation, soit explicitement, soit implicitement, doit recevoir son exécution selon la loi du 16 septembre 1807 (*).

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport du comité de législation et de justice administrative,

Vu le rapport en date du 5 septembre 1832, par lequel notre garde des sceaux, ministre secrétaire d'état au département de la justice, nous soumet en notre conseil d'état un arrêté du 11 août 1832, par lequel le préfet du département de la Côte-d'Or a élevé le conflit d'attribution dans une contestation survenue entre le sieur Bonaventure Vallot et l'état, et dont est saisi le tribunal de première instance de Dijon;

Vu l'assignation donnée, le 3 août 1831, à la requête des sieurs Vallot et consorts, au préfet du département de la Côte-d'Or, représentant l'état, à l'effet de se voir condamner par le tribunal de Dijon, à payer la somme totale de 34,166 fr., et les intérêts de ladite somme, à compter du jour de la dépossession d'un moulin appartenant aux requérans et dont ils ont été privés par suite des travaux de construction du canal de Bourgogne;

Vu le déclinatoire proposé par le préfet de la Côte-d'Or, le 17 août 1831;

Vu l'extrait d'un jugement du 25 juillet 1832, par lequel le tribunal de Dijon a rejeté le déclinatoire qui précède;

Vu l'arrêté de conflit ci-dessus visé;

Vu la lettre de notre procureur près ledit tribunal de Dijon, en date du 1er. septembre 1832, de laquelle il résulte que toutes les formalités exigées par l'ordonnance du 1er. juin 1828, ont été accomplies;

(*) Décret du 18 août 1810.

Vu les lois du 16 septembre 1807, du 8 mars 1810, et le décret du 18 août 1810;

Vu l'ordonnance du 1er. juin 1828;

Ouï Me. Gayet, avocat du sieur Vallot;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Considérant que les travaux du canal de Bourgogne, commencés en 1775, d'après les plans dressés à cette époque, ont été repris en vertu d'un décret du 12 août 1807; qu'une loi du 16 septembre suivant, qui établit des impositions pour confection de routes et canaux, prescrit, au titre 2, l'achèvement de ce canal, et qu'un second décret du 20 février 1810 ordonne que ces travaux seront continués.

Qu'ainsi, et en vertu du décret du 18 août 1810, l'indemnité qui peut être due au sieur Vallot et consorts, doit être estimée conformément à la loi du 16 septembre 1807, et qu'aux termes de cette loi le conseil de préfecture de la Côte-d'Or est seul compétent pour statuer sur ladite indemnité;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du préfet du département de la Côte-d'Or, du 11 août 1832, est confirmé.

2. Le jugement rendu par le tribunal de Dijon, le 25 juillet 1832, entre le sieur Vallot et l'état, sera considéré comme non avenu.

(N°. CLXXIII.)

[22 octobre 1832.]

Routes. — Réserve, dans l'intérêt d'une route royale, de deux terrains occupés par des ponts à bascule.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'art. 3 de la loi du 2 mars 1832, qui ordonne l'em-

ploi ou la vente, au profit de l'état, des bâtimens et biens distraits de la dotation de la couronne;

Vu l'état annexé à cette loi, qui comprend au nombre des objets distraits deux terrains sur lesquels sont construits les ponts à bascule de Versailles et de Sèvres;

Vu la lettre par laquelle notre ministre du commerce et des travaux publics annonce que ces ponts sont indispensables pour la conservation de la route royale n°. 10, et demande que les terrains sur lesquels ils sont construits restent affectés au service de l'admistration des ponts et chaussées;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état des finances;

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Les terrains distraits de la dotation de la couronne, par la loi du 2 mars 1832, sur lesquels sont construits les ponts à bascule de Versailles et de Sèvres, continueront d'être affectés à l'administration des ponts et chaussées, pour servir à l'usage auquel ils sont actuellement appliqués.

(N°. CLXXIV.)

[29 octobre 1832.]

Desséchemens (Marais de l'Aube). — *Lorsqu'il y a consentement des divers propriétaires des terrains à dessécher, il est inutile de remplir les formalités, telles que syndicat, expertise, etc., etc., relatives à l'estimation des marais avant et après le desséchement.*

Louis-Philippe, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état au département du commerce et des travaux publics;

Vu les plans, devis et détail estimatif des ouvrages

à exécuter pour opérer le desséchément des marais situés sur le territoire des communes de Saint-Germain, Saint-Léger, Breviande et Rosières, département de l'Aube;

Vu les traités passés entre les sieurs Turninger, Danse, Rauch et compagnie, d'une part, et les conseils municipaux des quatre communes sus-dénommées d'autre part;

Vu les délibérations des conseils municipaux qui annulent l'art. 8 de ces traités comme étant contraire aux lois;

Vu l'avis du préfet du département de l'Aube, concernant ces traités;

Vu les autres pièces de l'affaire et la loi du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte des lettres des maires des quatre communes que le périmètre des marais à dessécher ne comprend qu'un seul terrain appartenant à un particulier, et que le propriétaire de ce terrain s'est arrangé avec la société Turninger, Danse, Rauch et compagnie; que dès lors il est inutile de remplir les formalités voulues par les tit. 2 et suivans de la loi du 16 septembre 1807;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. La concession du dessèchement des marais situés sur le territoire des communes de Saint-Germain, Saint-Léger, Breviande et Rosières, arrondissement de Troyes, département de l'Aube, est faite à la société Turninger, Danse, Rauch et compagnie.

2. Les travaux ne pourront être commencés avant que les formalités prescrites par l'art. 11 de la loi du 16 septembre 1807 n'aient été remplies.

Ces travaux seront exécutés dans l'espace de deux ans, à compter de la notification de la présente ordonnance, et conformément aux plans, devis et détail estimatif dressés sous la date du 11 janvier 1831, par le sieur Trois, architecte de la société sus-dénommée.

3. Les traités passés entre ladite société et les communes de Saint-Germain, Saint-Léger, Breviande et Rosières, sous la date des 6 et 25 mars, et 10 avril 1831, sont homologués. Toutefois la propriété des terrains cédés par les communes aux concessionnaires, ne sera acquise à ces derniers que lorsque les travaux auront été exécutés et reçus par les ingénieurs des ponts et chaussées.

Lesdits traités demeureront annexés à la présente ordonnance.

(N°. CLXXV.)

[2 novembre 1832.]

Arrosemens (Bouches-du-Rhône). — *Difficultés élevées entre le corps des arrosans de Saint-Chamas et la commune de Miramas. — L'administration est compétente pour apporter aux anciens règlemens qui régissent les associations de cette nature les modifications et changemens qui sont jugés nécessaires.*

Des difficultés dont le conseil d'état était saisi se sont élevées, dans le département des Bouches-du-Rhône, entre le corps des arrosans de Saint-Chamas, d'une part, la commune de Miramas et le sieur de Gabriac, d'autre part, au sujet de la distribution des eaux, et de diverses dépenses qui ont eu lieu dans un intérêt commun.

Ces difficultés se trouvaient liées à la question de savoir si l'administration était compétente pour réformer au besoin les anciens réglemens qui établissent les bases de la répartition de ces dépenses; c'est de la solution de cette question que nous avons à nous occuper.

La commune de Miramas, se prétendant lésée par l'application qui lui était faite du réglement de 1788 qui régit l'association, a demandé qu'il y fût apporté des changemens; les arrosans de Saint-Chamas se sont opposés à cette demande dont l'objet leur paraissait d'ailleurs étranger à l'administration.

Dans leur opinion une association semblable, et qui existe depuis longues années, a le caractère, et doit dès lors avoir les effets d'une association privée dans les opérations de laquelle l'autorité publique ne peut non plus s'immiscer que dans les transactions ordinaires. Cette association est soumise à un réglement particulier, homo-

logué et autorisé, qui imprime à ses actes un caractère légal. Ces actes doivent être réputés justes et légitimes : ils ne peuvent être ni *querellés*, ni *contrariés* tant qu'ils se renferment dans les bornes et les limites prescrites par ledit règlement.

La commune de Miramas a prétendu au contraire que tout était du ressort de l'administration dans ce qui a rapport à la dérivation des eaux, attendu que les procureurs du pays en ont autorisé la vente en vertu d'un arrêt du conseil; que le partage et la distribution ne pouvaient en être faits qu'avec l'approbation de ces magistrats, à peine de nullité ; qu'enfin les corps d'arrosans ne peuvent s'administrer aujourd'hui que sous la surveillance de l'autorité préfectorale, laquelle est substituée dans ces contrées aux procureurs du pays et aux intendans des provinces.

Le préfet du département, tout en reconnaissant que le règlement de 1788, librement consenti par les parties, forme la base de leurs droits et de leurs obligations, a fait remarquer que si un règlement d'arrosage était vicieux dans la répartition des eaux, si son exécution présentait des difficultés, si en un mot il était susceptible d'améliorations, l'administration pouvait le changer et le modifier, vu qu'il s'agissait alors de l'intérêt général.

Le directeur général a fait remarquer à son tour, que c'était dans un esprit de prévoyance que le règlement en question avait été conçu, puisque les parties s'étaient réservé la faculté d'y apporter des *changemens*, *modifications et corrections*; puisque par là elles avaient témoigné l'intention de ne point enchaîner l'avenir, afin de profiter un jour des avantages qu'elles se promettaient de ces changemens et modifications.

Cet administrateur faisait également ressortir que si l'on venait à contester le besoin, la convenance et l'utilité de ces changemens, il ne pouvait jamais appartenir aux tribunaux de statuer sur cette question, puisque les tribunaux procéderaient alors par voie de disposition générale et réglementaire, ce que leur interdit formellement l'art. 5 du Code civil, et feraient ce que l'autorité administrative a seule le droit de faire en vertu des délégations qu'elle a reçues des lois des 20 août 1790 et 4 mai 1803 (14 floréal an XI.)

En définitive, comme les canaux d'irrigation et les eaux qui les alimentent sont la propriété de la commune en corps, et non celle des seuls arrosans, et comme les dispositions nouvelles qu'on adopterait ne pourraient affecter en rien les droits respectifs de propriété des communes de Miramas et de Saint-Chamas, le directeur général en concluait qu'on ne pouvait avec justice priver la première des avantages qu'elle trouverait dans une plus juste répartition des eaux et des dépenses qui en résultent, si elle jugeait que le mode actuel est contraire à ses véritables intérêts, ou peu en harmonie avec ce que réclament les circonstances présentes.

Le ministre du commerce a approuvé ces observations, et fait remarquer au surplus qu'on ne saurait admettre, comme le prétend le corps des arrosans de Saint-Chamas, que tout soit consommé et sans retour par l'adoption du règlement en question, à tel point que l'autorité, gardienne des droits et des intérêts des communes, se trouvât

dans la nécessité, non-seulement de se refuser aux améliorations dont on le jugerait susceptible, mais encore de voir se perpétuer les abus et les inconvéniens qui s'attachent souvent aux mesures les plus sages et les plus utiles dans leur principe.

Le ministre a pensé qu'une semblable prétention était opposée à toute bonne administration, opposée au règlement lui-même, opposée enfin aux lois sur la matière.

On verra par les considérans de l'ordonnance que nous rapportons ci-après, que le conseil d'état a statué d'après ces observations.

Louis-Philippe, etc.

Vu la requête à nous présentée au nom des syndics et adjoint du corps des Arrosans de Saint-Chamas, ladite requête enregistrée au secrétariat général de notre conseil d'état, le 30 juin 1828, et tendant à ce qu'il nous plaise annuler purement et simplement deux arrêtés du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, des 30 octobre 1827 et 18 avril 1828, et condamner les adversaires aux dépens;

Vu le mémoire en défense à nous présenté au nom de la commune de Miramas et du sieur Alexis Gabriac, propriétaire en ladite commune, ledit mémoire enregistré audit sécrétariat général, le 19 février 1829, et tendant à ce qu'il nous plaise rejeter dès à présent, les exceptions présentées par le corps des arrosans de Saint-Chamas, et surseoir à statuer sur le fond jusqu'à plus ample informé;

Vu le mémoire en réplique du corps des arrosans de Saint-Chamas, ledit mémoire enregistré audit secrétariat général le 27 juin 1829, et tendant au maintien de ses premières conclusions;

Vu le mémoire en réplique de la commune de Miramas et du sieur Gabriac, ledit mémoire enregistré audit secrétariat général le 7 octobre 1829, tendant au maintien de leurs premières conclusions;

Vu la lettre de notre ministre du commerce et des travaux publics, du 31 mars 1832, contenant des renseignemens et observations sur l'objet de la présente contestation;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, du 29 octobre 1822, qui admet l'opposition des arrosans de Saint-Chamas, à l'arrêté de compétence du 8 mai 1821, et renvoie les parties devant qui de droit;

Vu l'ordonnance royale du 13 août 1823, approbative de l'arrêté de conflit pris par le préfet des Bouches-du-Rhône le 14 mars précédent;

Vu l'arrêté attaqué dudit conseil de préfecture du 30 octobre 1827, portant : 1°. qu'il y a lieu à la suppression du règlement de 1788, qui régit le corps des arrosans de Saint-Chamas et de Miramas et à son remplacement par un règlement d'administration publique; qu'à cet effet la commune de Miramas et le sieur Gabriac se retireront devant l'administration pour en faire la demande; 2°. que jusqu'à l'époque où sera publié le nouveau règlement, les clauses portées par les transactions de 1588, 1613 et 1661 seront exécutées en ce qui concerne la jouissance des eaux de Craponne; et qu'en ce qui concerne les eaux du canal de Boisgelin, les taxes à payer par la commune de Miramas seront réglées conformément à la loi du 14 floréal an XI; 3°. que cette contribution sera répartie au marc la livre, proportionnellement aux divers degrés d'intérêts, et que les rôles seront rendus exécutoires par le préfet; 4°. qu'à l'avenir tous les travaux, hors du territoire de Miramas seront à la charge des arrosans de Saint-Chamas; 5°. qu'il sera procédé à la révision des comptes du corps des arrosans de Saint-Chamas, depuis le 1er. janvier 1820, époque de la première réclamation, jusqu'à ce jour;

Vu l'arrêté attaqué dudit conseil de préfecture du 15 avril 1828, qui rejeta l'opposition du corps des arrosans de Saint-Chamas à son précédent arrêté du 30 octobre 1827;

Vu l'arrêt du conseil du 3 avril 1773 et la convention

souscrite le 30 janvier 1783 pour l'exécution dudit arrêt par les procureurs des trois états de Provence et les députés des communautés et corporations d'arrosans;

Vu le règlement particulier du corps des arrosans de Saint-Chamas auquel la communauté de Miramas a adhéré par la délibération du 25 mars 1758;

Vu les lettres du préfet des Bouches-du-Rhône du 27 octobre 1831 et du directeur général des ponts et chaussées du 2 décembre suivant;

Vu les plans des lieux et les autres pièces produites et jointes au dossier;

Vu la loi du 14 floréal an XI, sur le curage des canaux et rivières non navigables, et l'entretien des digues qui y correspondent.

Ouï Me. Garnier, avocat des demandeurs;

Ouï Me. Deloche, avocat des défendeurs;

Ouï M. Chasseloup-Laubat, maître des requêtes, remplissant les fonctions du ministère public;

Sur la fin de non-recevoir:

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture du 30 octobre 1827, ayant visé les moyens et conclusions des parties, a été rendu contradictoirement et que c'est avec raison que, par l'arrêté du 15 avril 1828, l'opposition du corps des arrosans de Saint-Chamas a été rejetée;

Sur l'exception d'incompétence:

Considérant que l'ordonnance de conflit du 13 août 1823 a déclaré que, conformément à l'art. 4 de la loi du 14 floréal, an XI, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la quotité des taxes des arrosans, après l'homologation des rôles par le préfet;

Sur l'excès de pouvoir:

Considérant que ce conseil, au lieu de se borner à statuer sur la quotité des taxes, a jugé par l'art. 1er. de son arrêté du 30 octobre 1827, maintenu par l'arrêté du 15 avril 1828, qu'il y avait lieu de supprimer l'ancien

règlement et de lui en substituer un nouveau, *ce qui ne pouvait être décidé que par nous dans la forme administrative; que même*, par son art. 4, *il a devancé le règlement à intervenir en prononçant qu'à l'avenir tous les travaux* hors du territoire de Miramas seront à la charge des arrosans de Saint-Chamas;

Sur la quotité des taxes:

Considérant que le conseil de préfecture s'est abstenu de statuer;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, du 30 octobre 1827, est annulé pour excès de pouvoir.

L'arrêté dudit conseil du 15 avril 1828, est annulé dans la disposition qui maintient le précédent arrêté.

2. La commune de Miramas et le sieur Gabriac sont renvoyés devant le préfet pour faire homologuer les rôles, s'il y a lieu, et devant le conseil de préfecture, pour être statué, comme il appartiendra, sur leurs demandes en dégrèvement.

3. Les dépens sont compensés.

(N°. CLXXVI.)

[5 septembre 1832].

Routes et ponts. — Loi du 6 novembre 1831. — État de répartition à distribuer aux chambres. — Demande de renseignemens.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, l'article 7 de la loi du 6 novembre 1831 porte qu'il sera distribué aux chambres, au plus tard dans la session de 1833, un état détaillé de la répartition

du crédit extraordinaire de 18 millions mis par cette loi à la disposition du gouvernement.

Sur ce crédit, 2 millions sont affectés aux travaux des routes royales, et 3,500,000 francs aux travaux des routes et ouvrages d'art à la charge des départemens. Il importe de réunir, dès à présent, en ce qui touche l'emploi de ces fonds, les documens qui doivent être mis sous les yeux des chambres. Dans plusieurs départemens, les états de répartition des crédits alloués n'ont pas encore été produits; il a pu arriver dans d'autres départemens que les répartitions proposées par MM. les préfets, et approuvées par l'administration, aient reçu des modifications, par suite de circonstances imprévues, et qu'il en soit résulté des viremens de fonds dont je ne serais pas encore informé. Le compte qui sera distribué aux chambres doit reposer sur les données les plus exactes; j'ai donc besoin, pour le préparer, de connaître avec toute certitude l'emploi des fonds mis à votre disposition. Je vous prie de m'en adresser l'état de répartition définitive. Deux tableaux séparés, établissant la distinction nécessaire entre les travaux des routes royales et les travaux départementaux, doivent indiquer, conformément au vœu de la loi, l'objet de chaque allocation. Vous voudrez bien remarquer que le tableau relatif aux travaux départementaux doit rappeler, en outre, le montant de la subvention fournie par le département; il est aussi nécessaire qu'on y fasse mention des ressources extraordinaires sur lesquelles cette subvention est prélevée.

Je n'ai pas besoin d'insister auprès de vous, monsieur le Préfet, sur l'importance que j'attache à recevoir le plus tôt possible les documens que j'ai à rassembler, pour satisfaire en temps utile à la disposition de la loi et aux intentions du gouvernement.

Je vous prie, du reste, de vous concerter avec M. l'ingénieur en chef pour assurer promptement l'emploi de

tous les fonds qui ont été accordés à votre département en vertu de la loi du 6 novembre 1831. Veuillez, en m'adressant les états de répartition dont je vous fais la demande aujourd'hui, me donner des renseignemens précis sur la quotité des sommes qui restent à dépenser.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXVII.)

[6 septembre 1832].

Comptabilité. — Budget de 1832. — *Retrait immédiat des fonds qu'il ne serait pas possible de dépenser utilement d'ici au* 31 *décembre prochain.*

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, l'ordonnance du 14 septembre 1822, qui régit la comptabilité du royaume, interdit expressément de payer sur les fonds de l'année qui donne son nom à l'exercice les travaux qui n'auraient pas reçu leur exécution dans le cours de cette même année. Ainsi les fonds de 1832 ne peuvent être appliqués qu'aux ouvrages exécutés et qu'aux dépenses réalisées, au plus tard, à l'époque du 31 décembre prochain.

Il importe donc de vous mettre en mesure, dès ce moment, de consommer le plus utilement possible tous les fonds que la dernière loi de finances a mis à notre disposition. Veuillez, monsieur le Préfet, vous faire rendre compte de la situation de ces fonds, et prendre les mesures convenables pour imprimer une activité nouvelle aux travaux dont les allocations sont loin encore d'être épuisées.

D'un autre côté, comme il pourrait résulter de diverses

circonstances qu'il ne fût pas possible de consommer la totalité de ces allocations, je vous prie, si vous présumez que ce cas doive se manifester dans votre département, de me faire connaître dès ce moment quelle serait l'importance des sommes que vous pourriez remettre à mon administration, et dont il deviendrait nécessaire d'opérer le retrait. Les déplacemens de crédit, qui ont lieu souvent lorsque le terme de l'exercice est près d'expirer, se font presque toujours avec une précipitation peu conciliable avec une sage distribution et un bon emploi des fonds disponibles.

Je vous prie de m'adresser des réponses séparées pour les routes et ponts, pour la navigation, et pour les ports maritimes.

Cette circulaire a pour but de porter immédiatement à ma connaissance les portions de crédits déjà ouverts dont je pourrais opérer le déplacement, et les réponses que vous aurez à y faire ne doivent pas empêcher l'envoi prescrit par la circulaire du 25 janvier 1823 des sous-répartitions rectifiées, présentées séparément aussi pour chaque service.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXVIII.)

[30 septembre 1832.]

Ponts. — Remplacement de bacs par des ponts.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, par sa circulaire du 24 août 1831, M. le ministre du commerce et des travaux publics vous a invité à rechercher avec soin les entreprises d'utilité

publique dont l'exécution pourrait être offerte à des associations industrielles, moyennant la jouissance d'un péage. La pensée du gouvernement était, vous le savez, de créer ainsi, avec le concours des capitalistes, la plus grande masse de travaux possible pour la classe ouvrière. M. le ministre vous a chargé, dans ce but, de lui indiquer particulièrement les passages d'eau où il n'existe actuellement que des bacs, et où il serait possible d'établir des ponts fixes ou suspendus.

Depuis, un crédit de 500,000 francs, mis à la disposition du gouvernement par la loi du 6 novembre 1831, a rendu plus facile la réalisation de ces entreprises, en donnant le moyen d'accorder des subventions pour les localités où le produit probable du péage n'offrirait pas une chance suffisante de remboursement des dépenes. On s'est ainsi trouvé à même de conclure plusieurs traités qui n'auraient pu avoir lieu sans cette intervention efficace.

Les résultats satisfaisans qu'on a obtenus doivent en faire espérer d'autres encore, et le gouvernement a l'intention de demander l'allocation d'un nouveau crédit spécial, qui lui permette de continuer un système dans lequel il ne faut marcher sans doute qu'avec précaution, mais que, jusqu'à présent, il ne peut que s'applaudir d'avoir adopté.

Il importe donc de rechercher le plus promptement possible, non-seulement quelles sont les localités où l'on pourrait substituer des ponts à des bacs, au moyen de la seule concession de péages, mais encore quels sont les points où, en accordant quelques secours à l'entrepreneur, il serait possible de mettre les ressources de niveau avec les dépenses et de présenter aux spéculateurs un appât suffisant.

Lorsque MM. les ingénieurs, après une étude des lieux et l'appréciation sommaire des dépenses, dans l'hypothèse de tel ou tel système de construction, reconnaissent qu'on

peut, avec espoir de succès, faire un appel à l'industrie pour l'établissement d'un pont, ils doivent s'empresser de réunir les documens propres à la rédaction du cahier des charges, sur lequel l'adjudication sera passée. Ce n'est point un projet régulier que je demande; dans les opérations qui ne se réalisent qu'aux risques et périls des entrepreneurs, il convient de laisser à ces derniers le choix des moyens d'exécution. J'ai besoin seulement d'avoir sous les yeux : 1°. un plan des lieux qui indique l'emplacement du pont et la direction des abords; 2°. un profil transversal de la rivière sur lequel on tracera les niveaux respectifs des hautes, basses, et moyennes eaux; 3°. un rapport motivé où doivent être présentés tous les renseignemens nécessaires pour déterminer les conditions principales de l'adjudication, c'est-à-dire pour fixer la largeur du débouché des eaux entre les culées, celle du passage entre les garde-corps ou entre les parapets, suivant le système de construction qui sera proposé, l'élévation de la partie inférieure du tablier ou de la clef de la voûte, au-dessus des plus hautes eaux, le rayon des courbes de raccordement de l'axe du pont avec les axes des portions de route exécutées ou à exécuter aux abords, la limite supérieure de la pente qu'on peut admettre pour ces abords, enfin les dispositions à prescrire dans l'intérêt de la navigation ou du flottage, si la rivière est navigable ou flottable. Ce rapport doit être accompagné d'un projet de tarif pour la perception du péage et de l'indication du *maximum* de durée qu'il conviendrait d'assigner à la concession de ce péage.

Dès que M. l'ingénieur en chef vous aura remis ses propositions pour la construction d'un nouveau pont, vous voudrez bien, monsieur le Préfet, les communiquer aux conseils municipaux des communes intéressées à l'établissement du passage, et les inviter à donner leur avis : 1°. sur l'emplacement du pont; 2°. sur le tarif du péage.

Vous me les adresserez ensuite avec vos propres observations. De cette manière, les projets ne me parviendront qu'après avoir été complétement instruits sur les lieux.

Je vous prie de ne pas perdre de vue que, si la construction projetée se trouve dans le rayon d'une place forte ou dans la zone de défense, il est indispensable que M. l'ingénieur en chef se concerte avec les officiers du génie, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 septembre 1816, pour discuter les avantages ou les inconvéniens de l'entreprise. Le procès-verbal des conférences qui auront eu lieu devra être joint aux pièces.

Je recommande ces instructions à votre attention particulière. En les observant exactement, on évitera beaucoup de lenteurs et d'omissions, qui ont souvent retardé la conclusion d'affaires importantes, et nous parviendrons à multiplier, en peu de temps, des entreprises qui exercent toujours sur la prospérité du pays une si heureuse influence.

Je vous prie d'ailleurs de faire dresser, dès ce moment, et de me transmettre un état de tous les passages d'eau qui existent dans votre département, avec l'indication, pour chacun d'eux, du montant de la ferme du bac, et de l'époque à laquelle elle doit expirer. En examinant cet état, vous pourrez vous-même facilement reconnaître sur quels points nous pouvons espérer d'appliquer avec quelque succès les dispositions précédentes.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXIX.)

[12 octobre 1832.]

Routes. — Correction des fortes pentes au moyen de péages.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, par une circulaire du 3 septembre 1831, M. le ministre du commerce et des travaux publics a invité MM. les préfets à se concerter avec MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées pour amener des compagnies industrielles à entreprendre à leurs frais, moyennant la concession de péages, la correction des rampes rapides qu'on rencontre encore en assez grand nombre sur nos routes, et qu'on ne peut franchir qu'à l'aide de chevaux de renfort.

Depuis cette époque, plusieurs projets ont été présentés; des soumissions ont même été produites. On s'occupe en ce moment d'y donner suite, et bientôt, nous devons l'espérer, l'esprit d'association entrera dans la nouvelle voie qui lui a été ouverte.

L'établissement de péages sur les nouvelles portions de routes qui remplaceront celles qui se trouveraient ainsi abandonnées, ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une disposition législative que le gouvernement se propose de demander aux chambres dans la session prochaine.

Le système de subventions, adopté pour la construction des ponts suspendus, peut d'ailleurs s'appliquer avec un égal succès aux entreprises que nous considérons ici, la correction des rampes rapides.

Il importe donc de rechercher sans délai quelles sont les corrections de rampes qu'on peut exécuter par l'entremise des spéculateurs, soit en leur accordant un droit de

péage seulement, soit en ajoutant à cette concession une subvention déterminée.

Je vous prie d'inviter M. l'ingénieur en chef à redoubler d'activité dans les études auxquelles il s'est sans doute déjà livré à cet égard. Veuillez lui rappeler qu'il ne peut être question d'imposer au roulage des charges nouvelles, et qu'il ne faut songer à établir des péages que sur les points où la rapidité de la pente rend indispensable l'emploi de chevaux de renfort.

Lorsque M. l'ingénieur en chef aura reconnu qu'une entreprise réunit les conditions nécessaires pour fixer l'attention des capitalistes, il devra rassembler le plus promptement possible tous les élémens du cahier des charges, sur lequel l'adjudication aura lieu ensuite, avec publicité et concurrence. Il pourra se dispenser de rédiger un projet complet et régulier; il suffira qu'il présente un plan du tracé de la nouvelle partie de route à ouvrir, des profils en long et en travers exprimant le relief, la largeur et les pentes de la chaussée, une description sommaire des ouvrages, une évaluation approximative des dépenses, et un projet de tarif des droits de péage à concéder, ainsi que l'indication de la durée *maximum* qu'il conviendra d'assigner à la concession.

Vous voudrez bien, monsieur le Préfet, en ce qui vous concerne, soumettre chaque avant-projet aux formalités prescrites par le titre 2 de la loi du 8 mars 1810, et le communiquer aux conseils municipaux des communes traversées par la ligne des travaux à exécuter, pour qu'ils puissent donner leur avis, tant sur le nouveau tracé proposé, que sur le tarif des droits de péage. Vous m'adresserez ensuite les pièces avec vos propres observations. Après les avoir fait examiner, je m'empresserai de proposer à M. le ministre du commerce et des travaux publics d'autoriser l'ouverture d'un concours pour l'adjudication de l'entreprise.

Je crois devoir vous rappeler que, si les rampes qu'il sera question de corriger sont situées dans la zone mili-

taire ou dans le rayon d'une place forte, les projets devront nécessairement être concertés entre M. l'ingénieur en chef et MM. les officiers du génie, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 septembre 1816. Le procès-verbal des conférences dont ils auront été l'objet devra toujours être joint aux pièces.

Le concours de l'esprit d'association peut seul assurer le succès des entreprises dont je viens de vous entretenir. Je vous prie de faire tous vos efforts pour déterminer les propriétaires de la localité à se réunir en compagnies et à soumissionner l'exécution des travaux. Nous obtiendrons ainsi le double avantage de perfectionner les communications, et de procurer de l'occupation à la classe indigente.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXX.)

[14 octobre 1832.]

Routes. — Devis général de l'entretien des routes. — Prolongation, jusqu'à la fin de 1833, *des baux d'entretien qui finissent en* 1832, *ou au commencement de* 1833.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, mon prédécesseur avait chargé une commission de préparer, pour toutes les routes du royaume, un règlement général d'entretien.

Ce travail sera d'une utilité incontestable; les dispositions générales qu'il doit renfermer laisseront place d'ailleurs aux clauses spéciales, qui varient dans chaque localité suivant le climat, la nature du sol, et les propriétés diverses des matériaux qu'il est possible d'employer.

La commission a remis son travail ; mais l'examen approfondi dont il doit être l'objet de la part du conseil général des ponts et chaussées, entraînera encore des délais inévitables dans une matière qu'on ne saurait traiter avec trop de réflexion et de maturité.

Cependant les baux d'entretien de quelques départemens sont sur le point d'expirer, et si nous devons bientôt entrer dans une nouvelle voie, il serait à désirer que la règle commune pût s'appliquer à la fois à tous les pays.

Dans ces circonstances, et pour parvenir à ce dernier but, je pense qu'il est nécessaire de prolonger, jusqu'au 31 décembre 1833, les baux qui doivent finir en 1832 ou au commencement de 1833, sur tous les points où les adjudicataires consentiront à cette prolongation et où, en même temps, les prix des adjudications passées ne seraient pas onéreux au trésor.

Si les adjudicataires se refusaient à continuer les travaux au delà du temps fixé par leur contrat, ou si vous jugiez que les prix alloués comportent de trop grands bénéfices pour les entrepreneurs, il faudrait alors, partout où les baux vont expirer, ouvrir, mais seulement pour l'année 1833, une adjudication nouvelle, avec publicité et concurrence, sur les devis et les détails estimatifs qui ont servi de base aux baux actuels.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de vous concerter immédiatement avec M. l'ingénieur en chef, pour appliquer dans votre département les dispositions précédentes, si les baux d'entretien des routes doivent y expirer à la fin de 1832, ou dans le commencement de 1833.

En m'accusant réception de la présente circulaire, vous voudrez bien me faire connaître exactement l'époque précise à laquelle doivent finir dans votre département les baux d'entretien.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXXI.)

[24 octobre 1832.]

Rivières canalisées. — Location de la pêche. — Exécution de la décision ministérielle du 26 décembre 1831.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le Préfet, par une circulaire en date du 20 février dernier, mon prédécesseur vous a donné avis d'une décision de M. le ministre des finances du 26 décembre 1831, qui attribue à l'administration des ponts et chaussées la location de la pêche sur les *rivières canalisées,* et qui charge la régie des contributions indirectes d'en percevoir les produits par application du décret du 23 décembre 1810.

Plusieurs de MM. les préfets ont élevé la question de savoir dans quelles limites devra s'appliquer cette décision sur les rivières canalisées.

M. le ministre des finances, que j'ai consulté à cet égard, a décidé, le 13 septembre dernier, que, lorsqu'une rivière aura été rendue navigable par suite d'ouvrages d'art, la location de la pêche doit être confiée à l'administration des ponts et chaussées, non-seulement pour les lieux mêmes où existent ces ouvrages d'art, mais encore sur tout le cours intermédiaire qui n'est navigable qu'à l'aide de ces mêmes ouvrages, en d'autres termes, sur toute la partie des rivières comprise entre les points extrêmes où sont établis les ouvrages d'art les plus éloignés; l'administration des forêts devant continuer à affermer la pêche pour les parties des rivières situées en dehors de ces limites.

M. le ministre a en outre reconnu que la décision du

26 décembre 1831 devait s'appliquer, non-seulement aux baux consentis postérieurement à cette décision, mais encore à ceux qui, à cette époque, étaient en cours d'exécution.

Je vous prie, monsieur le Préfet, d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de ces différentes dispositions, et de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef de votre département.

Le conseiller d'état chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

(N°. CLXXXII.)

Personnel.—Promotions.—Décisions diverses.—Décès.

1°. PROMOTIONS.

Promotions au grade d'inspecteur divisionnaire.

Par ordonnance du roi, du 5 décembre 1832, M. de Baudre, ingénieur en chef directeur, est nommé inspecteur divisionnaire.

M. de Baudre restera chargé jusqu'au 20 mars prochain, des travaux d'amélioration de la Garonne.

Promotion d'élèves de 3e. classe.

Par décision du ministre du commerce et des travaux publics, du 20 novembre 1832, les élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent ont été admis comme élèves de 3e. classe à l'École des ponts et chaussées.

MM. Chevallier.
Auriol.
Duhoux.
Menu de Menil.

MM. Bellegarde.
Rousseau.
Forestier.
Raymond-Legrand.

2°. DÉCISIONS DIVERSES.

26 *septembre* 1832. — A partir du 1er. octobre prochain, M. l'ingénieur ordinaire Reynard, actuellement en résidence à Paray, (Saône-et-Loire) sera chargé, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef Vigoureux, de la partie du canal latéral à la Loire, comprise entre la Vouzance et la Bèbre, et de l'aquéduc à construire sur cette dernière rivière. Il continuera en outre jusqu'au 1er. mai 1833 de donner ses soins aux différens services dont il est chargé dans le département de Saône-et-Loire sous les ordres de MM. les ingénieurs en chef Vallée et Léonard de Juvigny. Il devra résider à Dompierre.

A partir du 1er. mai 1833, M. Reynard sera exclusivement attaché à la 1re. division du canal latéral à la Loire, et sera chargé de toute la partie du canal comprise entre la Vouzance et la limite du département de la Nièvre.

29 *septembre* 1832. — M. Levaillant de Bovent, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est placé dans la réserve.

Idem. — M. Guichard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement employé dans le département de la Dordogne, sera attaché au service du canal de Bourgogne, dans le département de la Côte-d'Or, en remplacement de M. Avril, qui a été appelé à d'autres fonctions.

15 *octobre* 1831. — M. Bernard, ingénieur en chef, sera chargé, pendant l'hiver de 1832 à 1833, de donner des leçons aux élèves de l'École des ponts et chaussées sur les routes et ponts, et les travaux maritimes.

25 *octobre* 1832. — M. Letrain, ingénieur ordinaire, actuellement à Saint-Étienne (Loire), est appelé à la résidence de Châlons-sur-Marne. Il y sera chargé du ser-

vice d'un arrondissement, en remplacement de M. Courtois, qui a obtenu un congé illimité.

Idem. — M. Blondat, ingénieur ordinaire, passera de la résidence de Montbrison à celle de Saint-Étienne.

Idem. — M. Rolland de Ravel, ingénieur ordinaire, sera chargé du service d'un arrondissement dans le département de la Loire. Il remplacera M. Blondat à Montbrison.

L'arrêté du 26 septembre dernier, qui appelait M. Rolland de Ravel à Châlons-sur-Marne, sera considéré comme non avenu.

27 *octobre* 1832. — M. Bouvier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est chargé du service du département de Vaucluse.

Idem. — M. Vinard, ingénieur en chef attaché au canal de Bourgogne, est chargé du service du département du Gard. Il restera toutefois dans son poste actuel jusqu'au 1er. janvier prochain.

Idem. — M. Leblanc, ingénieur en chef actuellement dans le département de Vaucluse, est chargé du service du département de l'Ardèche, en remplacement de M. Bouvier.

10 *décembre* 1832. — M. Batailler, ingénieur des ponts et chaussées, actuellement employé dans le département de la Manche, sera chargé du service d'un arrondissement dans le département de Lot-et-Garonne. Il ne sera pas remplacé dans son poste actuel.

17 *décembre* 1832. — M. Cabrol, ingénieur en chef, déjà chargé des travaux de la navigation du Tarn entre Alby et Gaillac, sera chargé en outre, à dater du 1er. janvier 1833, des projets relatifs à la même navigation dans les départemens de la Haute-Garonne, du Tarn et de l'Aveyron, à celle de l'Agout dans le département du

Tarn, et à la jonction de cette rivière avec le canal du midi par le Sor et la rigole de la Plaine.

3°. DÉCÈS.

M. Cadet de Limay, inspecteur divisionnaire, décédé le 25 nov. 1832.

(N°. CLXXXIII.)

Classemens des routes; dates et extraits des ordonnances royales y relatives.

16 *avril* 1832. — Le chemin d'Essoyes à la route royale n°. 71, de Dijon à Troyes, est classé parmi les routes départementales de l'Aube, sous le n°. 7 et sous la dénomination de route d'Essoyes à la route royale n°. 71, par Celles et la Lande-de-Mores.

4 *mai* 1832. — A partir d'Eauze, la route royale n°. 131, d'Agen à Bayonne, sera dirigée sur Manciet, où elle s'embranchera avec la route royale n°. 124, de Toulouse à Bayonne.

En conséquence, la disposition du décret du 16 décembre 1811, qui fixait la direction de ladite route n°. 131, par Sarante, dans le département du Gers, est et demeure rapportée.

14 *mai* 1832. — La route départementale du Tarn, n°. 19, sera prolongée, à partir de Monestiés, jusqu'à Cordes, et prendra à l'avenir la dénomination de route n°. 19, de Cordes à Carmeaux, par Monestiés.

1er *juin* 1832. — Les cinq chemins, 1°. de Beauval à Montreuil; 2°. de Lagny à Livry; 3°. de Rebais à Coulommiers; 4°. de Nemours à Sens; 5°. de Claye à Melun, sont et demeurent classés parmi les routes départementales de Seine-et-Marne : *le premier*, sous le n°. 23 et la dénomination de route de Beauval à Montreuil, par Livry; *le*

second, sous le n°. 24 et la dénomination de route de Lagny à Livry, par Chelles et Montfermeil; *le troisième*, sous le n°. 22 et la dénomination de route de Rebais à Coulommiers; *le quatrième*, sous le n°. 25 et la dénomination de route de Nemours à Sens, par Cherroy; *le cinquième*, sous le n°. 21 et la dénomination de route de Claye à Melun, par Pontcarré.

7 juin 1832. — L'embranchement à ouvrir entre la route départementale n°. 11 et la route royale n°. 7, de Paris à Antibes, depuis la Bivoie de l'Éperon jusqu'au Pont-Robert, est et demeure classé au rang des routes départementales des Bouches-du-Rhône, sous le n°. 11 *bis* et la dénomination de route d'Aix au bac de Cadenet, par Pont-Robert.

Idem. — 1°. Le chemin de Metz à Barouville est classé parmi les routes départementales de la Moselle sous le n°. 9; 2°. le chemin de Thionville à Bouzonville et à Sarre-Louis, y compris la partie de la route départementale n°. 7, entre Kedange et Bouzonville, est classé parmi les routes départementales de la Moselle sous le n°. 12.

Idem. — 1°. Le chemin de Sereilhac à Mansle est et demeure classé au rang des routes départementales de la Haute-Vienne, sous le n°. 7. Cette nouvelle route sera dirigée par Gorre, Cussac, Saint-Mathieu et Maisonnais. 2°. ce chemin est également classé au rang des routes départementales de la Charente, sous le n°. 8. Sa direction est fixée par Ecuras, Montbron et la Rochefoucauld.

FIN DU VOLUME DE L'ANNÉE 1832.

ERRATA.

Page 161, au lieu de n°. CIV, *lisez :* n°. CXIV.
N°. CXXVIII. — *Pont de Vichy. Tarif.*
Page 209, *lignes* 34, 35 et 37.

Au lieu de »	005,	*lisez :* »	05.
»	0075	»	075.
»	0025	»	025.

TABLES DES MATIÈRES

DISPOSÉES

PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE,

POUR

LES LOIS ET ORDONNANCES

PUBLIÉES EN 1832.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Nota. On a rappelé *en italique* les pièces imprimées à la suite ou en tête de chaque loi ou ordonnance.

Des lettres de renvoi, placées dans l'avant-dernière colonne, ont permis de rétablir les décisions dans l'ordre chronologique, bien que, lors de l'ordre de l'insertion, cet ordre ait dû souvent se trouver interverti (1).

Les décisions diverses *marquées* (*) *dans la table*, et imprimées collectivement dans un même article, sont seules rappelées sans aucune date.

ORDRE chronologique. — DATES des Décisions.	ORDRE d'insertion. — NUMÉROS des Articles.	INDICATION DES MATIÈRES.	LETTRES de renvoi.	NUMÉROS des Pages.
(*)	XCI.	Personnel. — Promotions. — Décisions diverses. — Retraites et décès.		1
1831. 19 février.		N°. CVI. Pont en charpente à Tonnay-Boutonne (Charente-Inférieure). — *Cahier des charges. — Tarif.*	p¹	127
19 mars.		N°. CXXXIX. Missions d'élèves (*Circul.*).	ci¹	252
1er. juillet.		N°. CXXII. Rivières. — Chef des ponts de Paris. — Margotats et bachots. — *Discussion.*	ri¹	193
15 juillet.		N°. XCIV. Port de Fécamp (police du). — *Règlement.*	p.m¹	69
25 nov.		N°. XCV. Moulins et usines (Sr. Borel). — Entretien de déversoir.	m.u¹	83
5 déc.		N°. XCVI. Canal de Givors. — Prolongement.	ca¹	85
7 déc.		N°. CI. Loi du 6 novembre 1831 (Exécution de la). (*Circulaire*)	ci²	114
11 déc.		N°. XCVII. Pont suspendu sur l'Allier près Vic-le-Comte (Puy-de-Dôme). — *Cahier de charges. — Tarif.*	p²	90
24 déc.		N°. CII. Loi du 6 novembre 1831. — Instructions complémentaires. (*Circulaire*).	ci³	117
25 déc.		N°. XCVIII. Pont suspendu sur la Vienne à l'île Bouchard (Indre-et-Loire). — *Cahier des charges. — Tarif.*	p³	92

(1) Pour plus de simplicité et aussi afin de mieux faire ressortir les diverses catégories des décisions, on a choisi pour annotation de renvoi les lettres initiales de chaque section:
Ca., signifie *canaux.* — ci. *circulaire.* — d. *desséchemens.* — g. v. *grande voirie.* — i. *indemnités.* — m. u. — *moulins et usines.* — p. *ponts.* — p. m. *ports maritimes.* — ri. *rivières.*

ORDRE chronologique. — DATES des Décisions.	ORDRE d'insertion. — NUMÉROS des Articles.	INDICATION DES MATIÈRES.	LETTRES de renvoi.	NUMÉROS des Pages.
1831. 31 déc.		N°. XCIX. Rivières. — Navigation de l'Aube. — *Rapport.* — *Règlement.*	ri^{2}	94
31 déc.		N°. C. Canaux Saint-Denis et Saint-Martin. — Contentieux. — Rejet d'opposition.	ca^{2}	113
1832. 10 janvier.		N°. CX. Moulins et usines (Sr. Adeline). — Propriété de la pente des rivières ni navigables ni flottables. — *Discussion.* .	m.u^{2}	142
16 janvier.		N°. XCIII. Budget de 1832. (*Circulaire*).	ci^{4}	68
19 janvier.		N°. CIII. Grande voirie (Sr. Cayla). — Encombrement des rives d'un cours d'eau navigable.	g.v^{1}	119
24 janvier.		N°. CXI. Port de Bordeaux. — Droit de péage affecté à des travaux d'amélioration.	p.m^{2}	149
25 janvier.		N°. CXII. Indemnités. — Passage d'eau de Sillon (Ardèche). — Substitution d'un bac à traille à un bac à rames. — Opposition. — Rejet.	i^{1}	151
3 février.		N°. CIV. Grande voirie (port du Tréport). — Démolition.	g.v^{2}	122
19 février.		N°. CV. Desséchemens (marais de Pleurs). — Commission spéciale.	d^{1}	125
20 février.		N°. CVII. Rivières canalisées. — Location de la pêche. (*Circulaire*).	ci^{5}	130
20 février.		N°. CXIII. Canal des Pyrénées — Concession à perpétuité. — *Loi.* — *Cahier des charges.*	ca^{3}	152
1er. mars.	XCII.	*État général du personnel* au 1er. mars 1832. — Direction générale des ponts et chaussées et des mines. .		3
		Corps des ponts et chaussées.		7
		Corps des mines.		58
	XCIII.	Budget de 1832. (*Circulaire.*) *Voir* (ci^{4}). .		68
	XCIV.	Port de Fécamp (police du). *Règlement.* *Voir* (p.m^{1}).		69
	XCV.	Moulins et usines (Sr. Borel). — Entretien de déversoir. *Voir* (m.u^{1}).		83
	XCVI.	Canal de Givors. — Prolongement. *Voir* (ca^{1}).		85
	XCVII.	Pont suspendu sur l'Allier, près de Vic-le-Comte (Puy-de-Dôme). — *Cahier des charges.* — *Tarif.* *Voir* (p^{2}).		90
	XCVIII.	Ponts suspendus sur la Vienne à l'île Bouchard (Indre-et-Loire). — *Cahier des charges.* — *Tarif* *Voir* (p^{3}).		92
	XCIX.	Rivières. — Navigation de l'Aube. — *Rapport.* — *Règlement.* *Voir* (ri^{1}).		94

ORDRE chronologique. — DATES des Décisions.	ORDRE d'insertion. — NUMÉROS des Articles.	INDICATION DES MATIÈRES.	LETTRES de renvoi.	NUMÉROS des pages.
20 juillet.		N°. CXLVI. Moulins et usines (Sr. Ricord). — Compétence administrative. — *Discussion*.	m.u[5]	268
20 juillet		N°. CLXI. Indemnités (déversoir de la Colatre). — Dommage pour chemins et chantiers, à la charge de l'adjudicataire.	i[5]	309
20 juillet.		N°. CLXII. Grande voirie (Sr. Lara). — Contravention. — Compétence. — *Discussion*.	g.v[3]	311
31 juillet.		N°. CLXIII. Moulins et usines. (Forges de Bonnal). — Compétence. — *Discussion*.	m.u[6]	313
13 août.		N°. CXLVII. Pont suspendu sur l'Isère à la Sône (Isère). — *Cahier des charges*. — *Tarif*.	p[7]	271
13 août.		N°. CXLVIII. Pont suspendu sur l'Oise à Pontoise (Oise). — *Cahier des charges*. — *Tarif*..	p[8]	273
14 août.		N°. CLIV. Fermeture des lampes de sûreté. (*Circulaire*), ...	ci[7]	295
16 août.		N°. CXLIX. Rivières. (Rives de la Garonne). — Déclinatoire. — Conflit. — *Discussion*.	ri[5]	275
16 août.		N°. CLXIV. Rivières navigables (Sr. Joly de Bussy). — Domaine. — Qualité pour représenter l'état. — *Discussion*.	ri[6]	318
18 août.		N°. CLIII. Machines à vapeur. — Chaudières. — Soupapes de sûreté et rondelles métalliques fusibles. (*Circulaire*). — *Instruction, formules et table*.	ci[8]	284
28 août.		N°. CL. Rivière d'Eure. — Police des cours d'eau. — Agent de surveillance.	ri[7]	277
29 août.		N°. CLI. Pont suspendu sur la Saône à Lyon (Rhône). — *Cahier des charges*. — *Tarif*.	p[9]	281
29 août.		N°. CLII. Pont suspendu sur la Loire à Saint-Thibaut (Cher). — *Cahier des charges*. — *Tarif*.	p[10]	282
31 août.		N°. CLV. Rivières. — Reconnaissance des lits. (*Circulaire*).	ci[9]	299
4 sept.		N°. CXLIV. Ponts à bascules (préposés des). — Correspondance. — Franchise.	p[11]	265
5 sept.		N°. CLVI. Loi du 6 novembre 1831. — Demande de renseignemens. (*Circulaire*).	ci[10]	300
5 sept.		N°. CLXXVI. Routes et ponts. — Loi du 6 novembre 1831. — Demande de renseignemens. (*Circulaire*).	ci[11]	358
6 sept.		N°. CLVII. Budget de 1832. — (*Circulaire*).	ci[11]	302

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

Nota. **Les numéros indiquent la première page des diverses lois et ordonnances à consulter.**

J

L

M

N

O

P

R

S

T

V

Y

FIN DES TABLES DES MATIÈRES DES LOIS ET ORDONNANCES DE 1832.



